

neptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

36^e jaargang nr. 234 - '93/4

NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving
van 500,- BEF.
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende.

BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend
abonnement** van 750,- BEF.
nemen, wat
overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van
het tijdschrift of nog beter...
een **weldoend abonnement**
aan 1.000,- BEF.



«NEPTUNUS»

36e jaargang - 36e année nr. 234 - 93/4

Directeur - Directeur :

R. Desaeger - Rue de la Briqueterie, 71 - 1020 Bruxelles.

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef :

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur : A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever : v.z.w. Neptunus,

Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,- BEF. - Prix par numéro 150,- BEF.

Abonnement: 500,- BEF. (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF. (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique : «Goekint Graphics», 8400 Oostende
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1993 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever :

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.

INHOUD SOMMAIRE

nr. 4 december 1993
décembre

L'Amiral Georges Robert Honni des Anglais, choyé par les Américains par Paul Eygenraam	2
«Opvoeding en onderwijs in maritieme sfeer» Koninklijk Werk IBIS vzw door W. Bosteels	5
Il y a cinquante ans... Le drame du «Scharnhorst» par J.-M. de Decker	9
Woorden uit de Zeemanskist: Over Dutchies door Opperreester (b.d.) J.-B. Dreesen	16
Cutty Sark Tall Ship's Race 1993 Den Helder - Newcastle - Bergen - Larvik - Esbjerg - Euro-Sail (Antwerpen) par EDV A. Vittone	19
Columbus en filatelie Reis 1 Deel 2 door Opperreester (b.d.) A. Jacobs	23
De Zee en de Kunst Jan De Smedt door N. Hostyn, Conservator Sted. Musea Oostende	29
World's Salvors report record property salvaged	31
Verdienstelijke benoeming door W. Bosteels	32
Zeevaartpolitie tot volwaardig Politiekorps	33
Maritiem Panorama RMT gaat scheep met Sally Line door Henri Rogie	38
Het Oostendse Havenrenovatieplan door Henri Rogie	40
Herwaardering Belgische Vissersvloot op komst? door Henri Rogie	42
Groeisegmenten in de Watersportsector	44
Stille-Oceaanvloot verloedert in snel tempo De versleten marine van Vladivostok door Reineu Dercksen	46

Nice to know.	49
Info Reserve Autres Temps, Autres Pratiques! par Saint Bernard du Spuikom	50
Les Cadets de Marine hôtes de l'A.O.R.F.N. (W.-VL.) par Saint Bernard du Spuikom	51
INFO MARINE	52

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
R. Desaeger

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
W. Bosteels

Photos - Foto's
Ch. Theys - J. Camps - L. Van Ginderen

Lay-out
Karien De Deyne

Dienst publiciteit - Service publicité
Linda Schellinck

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit,
't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité,
boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806 666

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30
Rek. 473-6090311-30

500 BEF jaarlijks	750 BEF beschermend
- annuel	- protecteur
1.000 BEF weldoend	30 \$ buitenland - étranger
- bienfaiteur	

Raad van Beheer - Conseil d'administration

Président d'honneur: J.-Cl. Liénart

Président - Voorzitter: R. Desaeger

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:

J. Arys, W. Bosteels, E. De Grieck, A. Devreese,
J.-B. Dreesen, G. Gouwy, A. Jacobs, J.-C. Liénart,
H. Rogie, P. Van Damme

L'AMIRAL GEORGES ROBERT

HONNI DES ANGLAIS, CHOYÉ PAR LES AMÉRICAINS

La destinée de l'Amiral G. Robert et son rôle au cours de la 2^{me} guerre mondiale, présentent un aspect particulier. A un moment de son histoire, il fut honni par les Anglais et la France Libre pour ne pas s'être rallié d'emblée au général de Gaulle et à l'Amiral Muselier, et longtemps protégé par les Américains. Cette situation sibylline perdura jusqu'au jour où l'Amiral n'obtempéra pas aux ordres de Darlan, formulés au départ de Vichy, alors que le dauphin du maréchal Pétain se trouvait par hasard en Afrique du Nord en novembre 1942. L'amitié se transforma alors en animosité, tandis que la US Navy procédait au blocus des côtes des Antilles et de la Guyane.

A l'origine de ce changement radical d'attitude se situent les circonstances ambiguës et équivoques du changement de cap à 180 degrés, effectué par le chef de la flotte française entre son départ de Vichy et son arrivée à Alger. L'imbroglio parut d'autant plus suspect à l'Amiral Robert lorsqu'il apprit l'assassinat de son chef. Il estimait dès lors que les ordres de se ranger sous la bannière de la Grande-Bretagne et de la France Libre, avaient été dictés sous une pression incoercible.

Qui était Georges ROBERT

Georges Robert, né à Courseulles sur mer (Calvados) en 1875 était, au moment du débarquement américain en Afrique du Nord, un des plus importants personnages de la Marine Nationale. Il avait glorieusement combattu pendant la première guerre et se trouvait à la retraite depuis 1937 lorsqu'il fut rappelé sous le drapeau. Des missions à large responsabilité l'attendaient. Nommé commandant en chef des forces de l'Atlantique et, par après, haut commissaire de France aux Antilles et en Guyane, il se trouvait à son quartier général de Fort de France à la Martinique lorsque le maréchal Philippe Pétain succéda au président du conseil Paul Reynaud et, dès le 18 juin 1940 sollicita les conditions d'armistice. Le Général Hunziger les négocia et obtint la zone libre où pu s'établir le gouvernement de Vichy, après la signature de l'armistice à Rothondes, dans le wagon ayant servi en 14/18 au Maréchal Foch pour dicter la loi des alliés aux Allemands vaincus. Les vaincus d'hier étaient devenus les vainqueurs provisoires de 1940.

A la Martinique et dans les Caraïbes françaises, l'Amiral Robert était non seulement investi de pouvoirs étendus dans une région d'importance primordiale pour l'acheminement du pétrole du Vénézuëla, mais il était en outre détenteur de plusieurs atouts : une escadre non négligeable, une partie de l'or de la Banque de France et cent avions flambant neufs que les Américains n'avaient pas eu le temps de livrer avant la débacle en France de l'armée du Général Gamelin, avec comme commandant de l'armée de l'air le Général Vuillemin. Haut commissaire de la République pour la Martinique, la Guadeloupe et la Guyane, il assurait également le commandement en chef des unités de la marine

nationale stationnées dans cette zone de l'Atlantique occidental.

Outre ses prérogatives militaires, il chapeautait l'administration civile dans les territoires des Caraïbes. Son escadre représentait une force avec laquelle il fallait compter : le croiseur rapide « Emile Bertin », le croiseur « Jeanne d'Arc », trois croiseurs auxiliaires : « l'Estérel », « Quercy » et « Bafleur », le sous marin océanique « Surcouf » ainsi qu'une flottille de sous marins de 1500 tonnes et le porte avions « Béarn » qui avait à bord les cent avions d'origine américaine prêts trop tard pour aider la France malmenée sous les feux de la Luftwaffe. « L'Emile Bertin » avait de son côté un stock d'or d'une valeur estimative de 300 millions de dollars. Destiné à être abrité au Canada, le temps avait fait défaut pour l'amener à destination. Tout cela faisait que l'Amiral entretenait de bonnes relations avec Washington et des relations beaucoup plus tendues avec Londres. Il n'obtempérait pas aux ordres du Général de Brigade de Gaulle qui avait connu quelque avatars à Dakar, malgré l'aide britannique. Les USA n'entendaient pas connaître le même sort en aidant la France Libre à conquérir la Martinique, la Guadeloupe etc.

Le changement d'attitude

La situation prit une toute autre tournure lorsque les américains sous le commandement du Général Eisenhower, débarquèrent en Afrique du Nord, début novembre 1942 et que l'Amiral Darlan, eut lancé dans des circonstances que Robert jugea équivoques, l'ordre de reprendre le combat contre les Allemands.

L'Amiral Robert, comme beaucoup de marins français, était hostile à la Grande-Bretagne à la suite du drame

de Mers-El-Kébir du 3 juillet 1940. Un drame ayant entraîné des centaines de morts français. C'était d'ailleurs les marins qui avaient opposé la plus vive résistance aux Américains débarquant au Maroc. Ici aussi il y eut des centaines de morts dans les rangs des troupes fidèles à Vichy, avant que le Général Giraud, aidé par l'Amiral Darlan eurent convaincu les généraux Juin et Noguès de la nécessité de se rallier à la cause des alliés. Ils paraissaient enfin avoir le vent en poupe! L'imbroglio d'Alger et le brusque changement de cap d'une éminence de Vichy, apparaissaient aux Caraïbes comme une situation ambiguë. Quant Darlan fut abattu, sa mort brutale ajouta à la confusion des esprits. Perplexe, l'Amiral Robert refusa de reprendre la lutte ou de désarmer ses navires. Cette attitude lui valut l'hostilité des Etats-Unis qui l'avaient protégé jusque là.

La US Navy établit le blocus des côtes des Caraïbes, bouleversant l'économie des îles. De graves mécontentements se manifestèrent bientôt au sein de la population. La pénurie alimentaire et le chômage allaient avoir raison de l'autorité de l'Amiral Robert. Son puritanisme rigoureux et son obéissance aveugle aux ordres de Vichy n'étaient pas appréciés par ses administrés. L'opposition eut un porte-parole influent : Victor Sévère élu de l'île à la Chambre des Députés de Paris. Par ailleurs la victoire alliée en marche multipliait les partisans de la France Libre. L'Amiral fut bientôt le bouc émissaire de tous les maux qui s'abattaient sur les îles carabéennes. D'autres pouvoirs se manifestèrent : les noirs et les métis se référant des droits de l'homme et réclamant plus de liberté. Il y avait aussi la société blanche qui manifestait un ressentiment grandissant au fur et à mesure des déceptions endurées par les rigueurs administratives.

L'Amiral et la politique

L'Amiral Robert méprisait la politique et ceux qui en fréquentaient les méandres. Entouré de ses fidèles officiers de marine, dont la plupart partageaient ses sentiments anti britanniques, il pratiqua la fidélité à Vichy en appliquant des directives autoritaires. Il heurta ainsi le maire de Fort de France qui n'était autre que le député Victor Sévère qui avait l'oreille de la population de couleur. D'autre part le gouverneur britannique des Caraïbes anglaises, Sir Hubert Young qui avait Trinidad et Tobago dans son ressort, eut la mauvaise idée de faire la leçon à l'Amiral sur un ton et une manière éloignés de la traditionnelle diplomatie des anciens d'Oxford et de Cambridge. L'émissaire était dépourvu de cette courtoisie qui rend les entretiens agréables. Sa démarche ne fit que renforcer « l'inimitié » contre les Anglais. Ceux-ci crurent un moment pouvoir organiser une opération dite « Astérik » pour obtenir par l'astuce et la force ce qui jusque là n'était pas tombé dans leur giron.

Un nommé Jacques Vausanges, né à la Martinique fut chargé d'organiser le noyautage des officiers susceptibles de témoigner leur sympathie pour la France Libre. Astérik resta sans lendemain suite à l'échec de Dakar. D'autres moyens plus impératifs furent mis en jeu. La Conférence de La Havane instaura la tutelle des Etats-Unis sur les îles, Washington ayant été mécontent de voir les Anglais occuper les îles d'Aruba et de Curaçao précédemment occupées par les Hollandais. Comme quoi les meilleurs alliés ne sont pas toujours et partout sur la même longueur d'onde! Des Amiraux américains

Greenslade, Horne et Hoove vinrent en mission à Fort de France. Les Etats-Unis garantirent intégrité des pouvoirs de l'Amiral Robert jusqu'au milieu de l'année 1943. Robert eut le tort d'épurer ses cadres et d'amplifier l'administration de contrôle et de surveillance. Les emprisonnements se multiplièrent, les sociétés secrètes furent interdites et les communistes visés, alors que Mgr Varia de la Brunellière, évêque de la Martinique et ses créoles, demeuraient fidèles à l'Amiral. Quant l'opposition eut pris des proportions inquiétantes, l'Amiral Robert qui avait depuis longtemps passé l'âge de la pension se retira le 14 avril 1943 pour laisser la place à un gouverneur civil. A l'heure des comptes en 1947, il fut condamné le 14 mars à dix ans de travaux forcés. Dès le 12 juillet il était libéré en raison de son brillant passé. Il mourut à Paris en 1965 ayant atteint l'âge vénérable de nonante ans, estimant avoir consacré sa vie à la France et l'ayant servi au mieux de sa conscience.

Paul Eygenraam





**L'Assureur
sans Frontières**

**De Verzekeraar
zonder Grenzen**

•

Au service
de vos intérêts
et de votre courtier

•

Voor de behartiging
van uw belangen
en die van uw makelaar

Tour Louise, Avenue Louise, 149
1050 Bruxelles

Louizatoren, Louizalaan, 149
1050 Brussel

«OPVOEDING EN ONDERWIJS IN MARITIEME SFEER»

Koninklijk Werk IBIS vzw

Onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning

Inleiding

Onderwijs, opvang en ontspanning vormen voor het K.W. IBIS een gesloten geheel op drie verschillende niveaus.

Met als directeur Roger Taillaert, reeds in dienst sedert 1 september 1968, bekommert een team leerkrachten en opvoeders zich dagelijks, klok rond, om een honderdtal jongeren, jongens uit diverse afkomst. Perfekt teamwork en een brok pedagogie recht uit het hart zorgen voor een onschatbare inbreng om de maritieme gedachte en traditie in ere te houden. Dit is opvoeding en onderwijs met een grote «O».

Historiek

Het Koninklijk Werk IBIS werd gesticht te Oostende op 6 juli 1906 onder de Hoge Bescherming van Z.K.H. Mgr. Prins Albert van België.

Door de adoptie en opleiding van weesjongens van zeevissers beoogde het Werk tegemoet te komen aan een sociale en economische noodzaak. In zijn toespraak ter gelegenheid van de plechtige stichting omschreef Prins Albert wat beoogd werd als volgt: «Het te stichten Werk heeft tot doel de wezen van vissers op te nemen, te onderwijzen, op te voeden en te behouden voor het beroep van hun voorvaderen door hen een elementaire vakopleiding te geven».

Op 15 juli 1906 arriveerde het vastliggende schip «IBIS» in de haven van Oostende. Het betrof in feite de door de Royal Navy buiten dienst gestelde ex-H.M.S. «Albacore» die door de



Directeur Roger Taillaert... opvoeding uit het hart.

Britse regering ter beschikking werd gesteld van de promotors van het Werk. De driemaster werd uitgerust en gebruikt voor het verblijf en de opleiding van circa 80 leerlingen.

Toen in 1914 de Eerste Wereldoorlog uitbrak had IBIS reeds 274 kinderen van zeelieden aangenomen. Op 13 oktober 1914 werden de personeelsleden van de instelling en een 30-tal leerlingen ingescheept aan boord van de stoomtreilers «IBIS V» en «IBIS VI», die de steven richtten naar Milfordhaven in Groot-Brittannië. Gedurende de hele oorlog bleef deze haven hun toevluchtsoord.

De visserij werd na de Eerste Wereldoorlog geconfronteerd met een massale vlucht van de werkkrachten die waren aangetrokken door de hogere lonen aan wal. Begin 1923 waren de effectieven in de zeevisserij gedaald tot 43% ten opzichte van 1914. Op initiatief van Z.M. Koning Albert werd toen beslist dit probleem te helpen opvangen door ook niet-wezen in IBIS op te nemen.

In 1940, voor een tweede maal geconfronteerd met een oorlog en dreigende luchtaanvallen, moest het Koninklijk Werk IBIS zijn activiteiten nogmaals inkrimpen en verplaatsen. Een

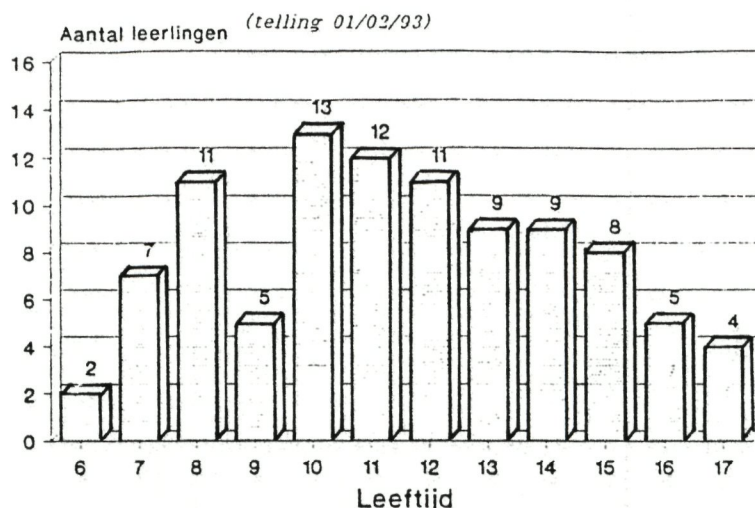
50-tal jongens verbleven eerst in een ontruimde kliniek te Assebroek en voor de rest van de oorlog in de verlaten lokalen van een gewezen brouwerij te Brugge.

Zevenentwintig oud-leerlingen lieten hun leven op zee, hun namen staan in brons gebeiteld op een marmeren plaat in de inkomhal van de school.

Na de oorlog waren de inkomsten van het Werk aanzienlijk geslonken, zodat het onmogelijk werd om met eigen middelen het voortbestaan te verzekeren.

Redding werd gebracht door een overeenkomst « Belgische Staat (Verkeerswezen) - Koninklijk Werk IBIS ». Momenteel geniet het Werk subsidiëring van het Departement Onderwijs.

De sociale en economische evolutie sedert 1906 plaatst het Koninklijk Werk IBIS heden in een totaal andere realiteit: de problematiek van kinderen en adolescenten evolueerde met het maatschappijbeeld mee. In 1993 wordt een evengrote leemte opgevuld als in 1906 maar de sociale realisaties worden anders geconcretiseerd.



Het Internaat

Alle kinderen zijn intern, zij verblijven in vier leefgroepen ingedeeld volgens leeftijd en leerjaar: « Jantjes », « Maats », « Lavers » en « Kadetten ».

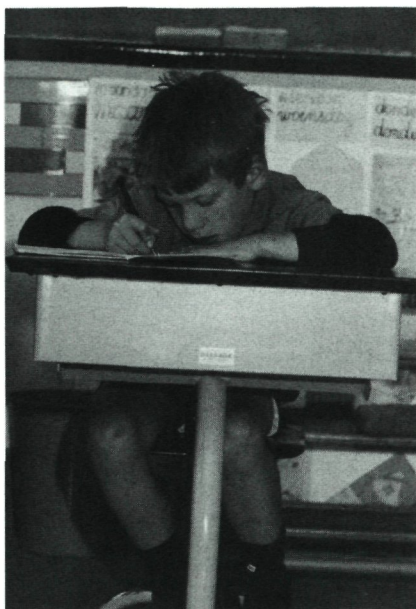
Bij Jantjes en Maats wordt een horizontale leeftijdsstructuur gehanteerd. De indeling bij Lavers en Kadetten is afhankelijk van het gevolgde onderwijsniveau, zo omvat de leefgroep Lavers het 6e leerjaar basisonderwijs en het 1e leerjaar secundair onderwijs. De leefgroep Kadetten bestaat in principe uit de leerlingen van het 2e, 3e en 4e jaar secundair onderwijs, indien nodig aangevuld door de oudste leerlingen uit het eerste leerjaar.

In nauwe samenwerking tussen directeur, maatschappelijk assistentie, psycho-pedagogisch consulente, leerkrachten en opvoeders wordt de evolutie van de jongens nauwgezet gevolgd.

Naast de studiebegeleiding is er een intensieve en gevarieerde vrijetijdsbesteding aangepast aan de individuele mogelijkheden en belangstelsingen. In de vrijetijdsbesteding komen diverse sporten (bij de « Kadetten » ook surfen, roeien en zeilen) ruimschoots aan bod. Alhoewel de IBIS-jongens wekelijks naar huis mogen gaan, blijft het internaat het gehele jaar geopend. Tijdens de weekends en de vakantieperiodes wordt een aangepaste begeleiding voorzien met bijhorende activiteiten: de zomervakantie 1992 werd onder meer doorgebracht in de « Hoge Rielen » en met een bootkamp in Harlingen (Nederland).



Voor deze jongens is het mooiste niet mooi genoeg als leefruimte.



Jantjes of maats, werken doen ze.

Het Lager Onderwijs

Voor jongens vanaf de leeftijd van 6 jaar. Er wordt gestreefd naar kleine groepen zodat zoveel mogelijk individueel kan gewerkt worden. Tekorten worden bijgestuurd in de A-klas. Met als betrachting pedagogische achterstand weg te werken, wordt via leerjaaroverschrijdende programma-onderdelen bijzonder aandacht besteed aan de leerlingen met leermoeilijkheden.

In samenwerking met de onderwijzers, het PMS-centrum en de maatschappelijk assistente wordt de evolutie van de kinderen nauwgezet gevolgd.

Na het zesde leerjaar bekomen de leerlingen het getuigschrift van lager onderwijs en worden zij georiënteerd naar de voor hen best geschikte verdere opleiding.



Het voltijds secundair Zeevisserijonderwijs

Voor jongens vanaf de leeftijd van 12 jaar.

Het kadert volledig in de nieuwe eenvormige structuur van het Departement Onderwijs en bestaat uit het eerste leerjaar A, het tweede leerjaar in de eerste graad en uit de twee leerjaren van de tweede graad studierichting Dek T.S.O.

Naast de door Onderwijs voorziene getuigschriften kunnen de leerlingen in dit technisch secundair onderwijs na het derde jaar het «Certificaat van Scheepsleerjongen» behalen. Na het vierde jaar volgen het «Getuigschrift van Aspirant-Schipper ter Visserij», het «Beperkt getuigschrift van Radiotelefonist» en het «Aanvullend getuigschrift over de kennis van het Bedrijfsbeheer».

Dankzij individuele begeleiding en differentiatie binnen de klas worden ook aan de zwakkere leerlingen kansen geboden om zich op te werken. Het voltijds secundair zeevisserijonderwijs biedt ruime mogelijkheden inzake tewerkstelling.

Besluit

Via een duidelijk afgebakend profiel met omschreven vormen en gedragsregels wordt gestreefd aan de jongeren zekerheden te bieden. Het streven om via opvoeding en onderwijs een stabiele basis te verschaffen moet uiteindelijk resulteren in een evenwichtig uitgebouwde zelfstandigheid.

Na het beëindigen van het Secundair Zeevisserijonderwijs moeten de jongeren uitgroeid zijn met voldoende menselijke en technische kwaliteiten om het voor zichzelf waar te kunnen maken.

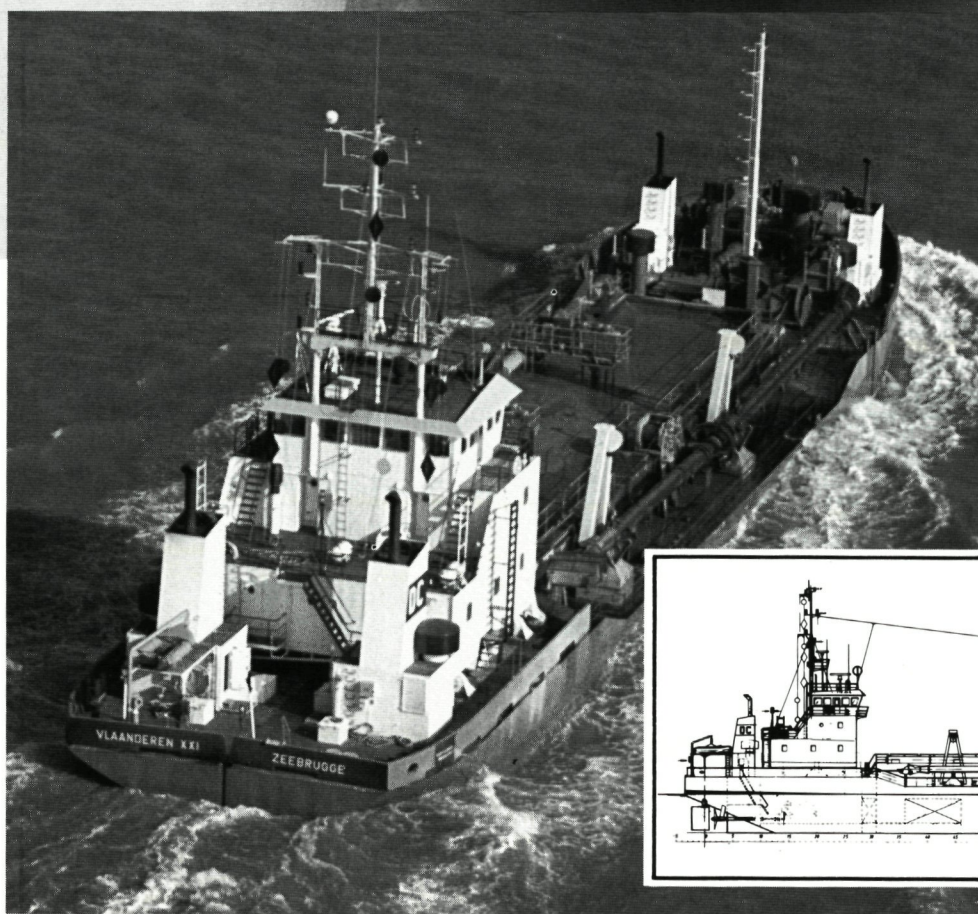
In de IBIS-strategie vormen menselijke waarden, duidelijk omlijnde normen en afspraken de basis voor een leefklimaat waarin de jongeren kunnen rekenen op zekerheden van een goed georganiseerde maatschappij waarin naar aloude maritieme traditie «eerlijkheid», «ridderlijkheid» en «plicht» geen loze begrippen zijn.

W. Bosteels.



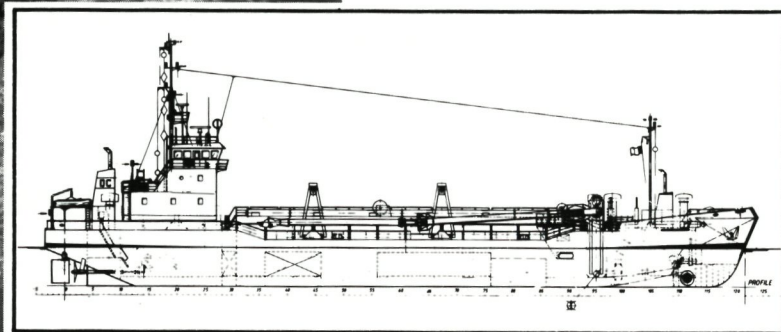
Aan boord - Mijmerend over de toekomst.

Een eeuw ervaring op 5 continenten



Gespecialiseerd in
baggerwerken en werken
van burgerlijke bouwkunde.

Ten dienste van de
scheepvaart en de
haveninrichtingen, de
industrie, de landbouw, het
milieu, het toerisme...



BAGGERWERKEN
DECLOEDT & ZOON N.V.
DE WETENSCHAPPELIJKE AANPAK VAN HET BAGGEREN

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL :

Bredeneweg 20-21,
B-8400 Oostende.
Tel. : (059) 32 11 32
Telex : 81397
Telefax : (059) 32 01 61

ADMINISTRATIEVE ZETEL :

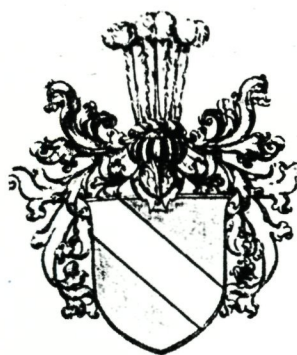
Franklin Rooseveltlaan 11,
B-1050 Brussel.
Tel. : (02) 647 75 10
Telex : 24510
Telefax : (02) 647 44 94



Il y a cinquante ans....

LE DRAME DU «SCHARNHORST».

Un malheur n'arrive jamais seul ! Après avoir perdu la guerre sous-marine dans l'Atlantique Nord au cours de l'été, l'Allemagne allait perdre, en décembre de cette même année 1943, son dernier bâtiment de ligne encore intact, le croiseur de bataille «Scharnhorst». L'ultime combat de ce fleuron de la Kriegsmarine annonçait la déroute des armées du Reich sur tous les fronts et marqua le grand tournant de la seconde guerre mondiale.

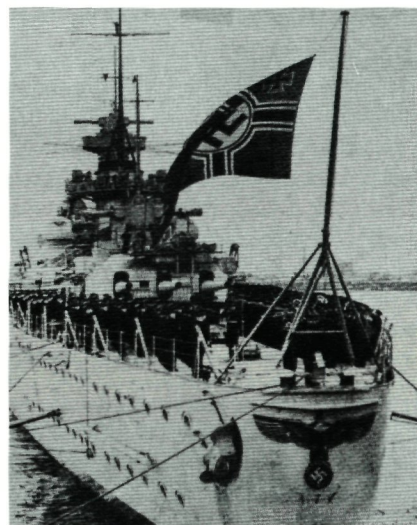


Les armes du Général Gerhard von Scharnhorst (1755-1813)

Sorti des chantiers de Wilhelmshaven en octobre 1936, le «Scharnhorst», tout comme son frère jumeau le «Gneisenau» (les S et G) comme les appelaient les allemands-, était une magnifique bête de combat.

Mis en chantier aussitôt après la signature de l'accord naval anglo-allemand de Londres de juin 1935, reconnaissant à l'Allemagne le droit de posséder une flotte de 420.000 tonnes, les deux navires avaient été placés sous le patronage des deux célèbres organisateurs de l'armée prussienne de l'époque napoléonienne. Ils n'étaient pas les premiers à porter ces noms glorieux ; au cours de la première guerre mondiale, les croiseurs-lourds «Scharnhorst» et «Gneisenau» avaient porté de rudes coups à la marine britannique. Ils rencontrèrent une fin héroïque dans la bataille des îles Falkland face à des forces très supérieures en nombre, après avoir remporté la belle victoire de Coronel.

Avec trois tourelles triples de 280 mm, quinze pièces de 150, quatorze pièces de D.C.A. de 105 et six tubes lance-torpilles, les «S et G» de la deuxième génération étaient dotés d'une artillerie remarquable par sa rapidité et sa précision. Un peu faible, toutefois, pour leur permettre de se mesurer aux grands bâtiments de lignes britanniques, d'autant moins que leur blindage était incapable de supporter l'impact d'obus de gros calibre. Ces handicaps, heureusement, étaient compensés par une vitesse de plus de trente noeuds que leur assuraient leurs chaudières à surchauffe à très haute pression. Dans l'esprit de l'Amirauté, ces unités devaient jouer le rôle de corsaires avec la consigne de refuser le combat avec tout navire ennemi plus puissant qu'eux.



Envois des couleurs à bord du «Scharnhorst» lors de sa prise d'armement.

Placé sous le commandement du Capitaine de Vaisseau Giliax, le «Scharnhorst» est mis en service en janvier 1939. Le déclenchement des hostilités n'étant plus qu'une question de mois, le temps lui manque pour faire tous les essais indispensables, tester à fond les appareils de bord et procéder aux écoles de feu de l'artillerie.

Début septembre 1939, il gagne Kiel avec un équipage de 1.800 hommes encore peu homogène. Le début des hostilités le trouve en pleine phase d'entraînement entre Heligoland et le golfe de la Jade. Arrêt des essais et manoeuvres, le temps d'installer sur

le bâtiment de mystérieux appareils destinés à repérer l'ennemi : les premiers radars.

Le baptême du feu

Le 21 novembre, le «Scharnhorst» lève l'ancre pour aller en compagnie de son jumeau, le «Gneisenau», chercher du gibier entre les îles Féroë et l'Islande. Deux jours plus tard se produit la première rencontre avec les Anglais. Un grand vapeur est aperçu en fin d'après-midi. C'est le «Rawalpindi», paquebot armé pour patrouiller dans le Nord et devenu ainsi, comme beaucoup de ses congénères, croiseur auxiliaire. Sourd aux sommations, il refuse de stopper. Les obus du «Scharnhorst» le mettent rapidement hors de combat.

Mais pour les deux croiseurs allemands, il est temps de faire demi-tour. Une flotille britannique, encadrant le croiseur «Newcastle», est signalée dans les parages. Le mauvais temps et l'obscurité de la nuit permettent aux deux navires de regagner Wilhelmshaven, sains et saufs. Cette première sortie, destinée à tester aussi bien le matériel que les hommes, s'est avérée concluante.

S'ensuit une période d'attente - nous sommes en pleine «drôle de guerre»-

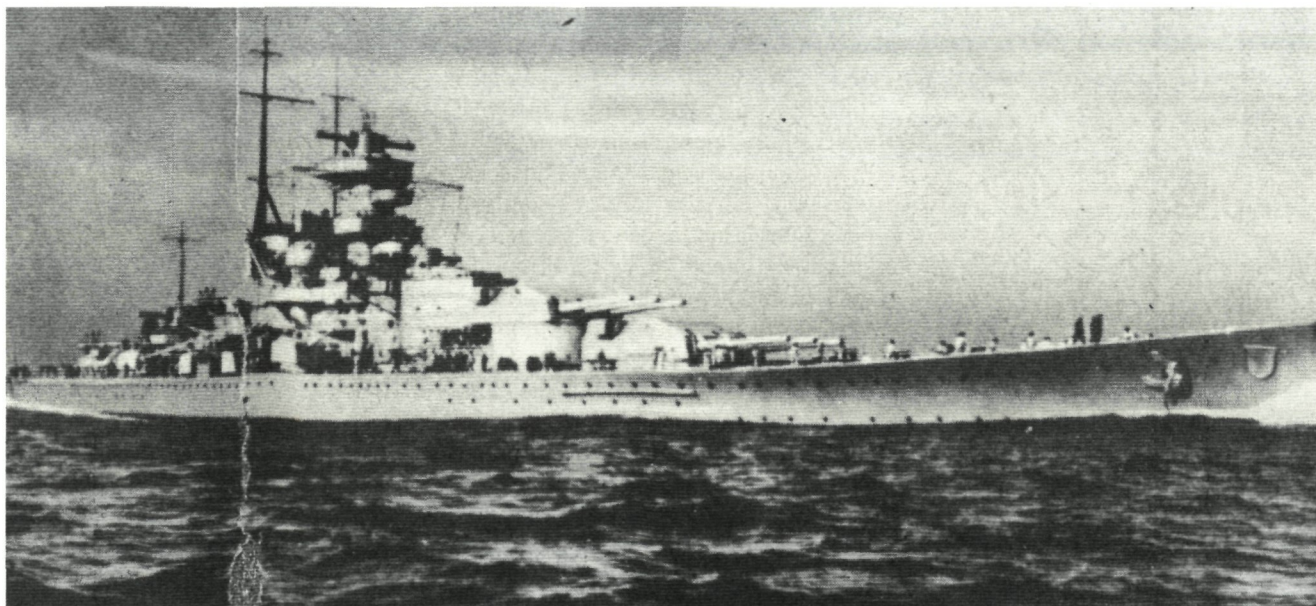
qui va durer jusqu'en Avril 1940, date à laquelle Hitler a décidé d'envahir le Danemark et la Norvège. La Kriegsmarine doit jouer un rôle déterminant dans l'opération. Le «Scharnhorst» et le «Gneisenau» vont aller croiser au large des îles Lofoten pour couvrir l'arrière de la vague d'assaut lancée contre Narvik. Après un sévère engagement avec le navire-amiral britannique «Renown», ils regagnent Wilhelmshaven, mission accomplie.

Deux mois plus tard, alors que la campagne de France était terminée et qu'il fallait hâter la décision à Narvik, les deux croiseurs reprennent la route du nord. Le 8 juin, ils s'y heurtent au porte-avions «Glorious», escorté de deux contre-torpilleurs. Les trois navires seront coulés, non sans avoir provoqué de sérieuses avaries au «Scharnhorst». Pour regagner l'Allemagne, après des réparations de fortune à Trondhem, celui-ci aura à affronter les assauts rageurs de la R.A.F. et de la Home Fleet qui, presque au grand complet, a quitté Scapa Flow pour se porter à sa rencontre. Il réussira, toutefois, à rejoindre Kiel sans autres dommages pour y panser ses blessures. Six mois de séjour à l'arsenal seront nécessaires pour le remettre en état.

Entretemps, pour l'Allemagne, la situation a changé. Elle a, désormais, le contrôle du littoral breton. Les nouvelles bases de la Kriegsmarine vont pouvoir abriter les navires de surface et sous-marins chargés d'écumer l'Atlantique. L'Atlantique qui devient le terrain d'action prioritaire puisqu'il s'agit de venir à bout de la résistance anglaise et, pour ce faire, de couper la route du ravitaillement américain.

La mission impartie, dorénavant, aux forces navales allemandes est de se livrer à une guerre de course systématique dans l'Atlantique nord. Mission peu banale pour des croiseurs de bataille, car elle implique en permanence un jeu de cache-cache avec l'adversaire, puisqu'il faut, dans ce genre de guerre, couler le maximum de tonnage tout en évitant systématiquement le contact avec des forces navales supérieures. Or la supériorité de la Royal Navy reste indiscutable. Mais le «Scharnhorst» et le «Gneisenau» avaient été conçus pour ce genre de mission.

Outre les «S» et «G», l'Amirauté allemande va lancer dans la bataille de l'Atlantique la quasi-totalité de ses forces disponibles : le cuirassé «Admiral Scheer», le croiseur lourd «Admiral Hipper», des croiseurs auxiliaires et une meute de sous-marins.



Le «Scharnhorst».

En chasse dans l'Atlantique

Fin janvier 1941, les croiseurs-jumeaux et leurs compagnons passent entre l'Islande et la banquise du Groenland. Les voici en plein Atlantique. Un message triomphant du Commandant en Chef de la Kriegsmarine galvanise les équipages : « Pour la première fois dans notre histoire militaire, des navires de guerre allemands ont réussi à forcer l'entrée de l'Atlantique. Et maintenant, en avant ! ».

Immédiatement, la chasse commence. Le 8 février, la flotille allemande repère à l'horizon le convoi MX 106, faisant route à l'est. Déception, il est accompagné par le croiseur de bataille « Ramillies ». Les jeunes officiers du « Scharnhorst » brûlent d'en découdre. Mais, en application des instructions reçues, l'Amiral Lütjens, commandant de la flotille, décide de s'écarter pour aller attendre des proies un peu plus loin.

Le 22 février, les deux croiseurs tombent sur un convoi qui venait de se disperser et coulent cinq navires à l'est de Terre-Neuve. Réalisant que la chasse allait devenir sérieuse, Lütjens met le cap au sud-est pour rencontrer un ravitailleur au milieu de l'Atlantique et, de là, porter ses attaques contre les convois de la Sierra Leone. Le 7 mars, un convoi est signalé par une vigie.

Il s'étire à l'horizon. A bord des navires allemands, c'est le branlebas de combat. Suivi d'une nouvelle déception. Un cuirassé d'escorte révèle sa présence. Les croiseurs allemands doivent s'écarter et laisser agir les sous-marins qui, en deux nuits, inscriront 43.000 tonnes à leur palmarès.

A l'Amirauté britannique, on commence à s'énervier de l'insuccès de la chasse aux deux croiseurs (« Salmon » et « Guckstein » comme les ont surnommés les Anglais). Finalement un avion les repère à 350 milles au nord des îles du Cap Vert. Mais, déjà, Lütjens recoupe les routes de l'Atlantique nord. Utilisant ses ravitailleurs comme éclaireurs, il trouve, le 15 mars, un important convoi au large de Terre-Neuve. En deux jours, dix sept cargos sont envoyés par le fond. Il est temps à présent d'interrompre

une campagne commencée depuis deux mois. Jamais des croiseurs de bataille n'étaient restés en mer aussi longtemps. La Home Fleet s'était découpée pour barrer aux jumeaux la route de retour vers l'Allemagne par le nord mais, averti du danger par les services de décryptement du B. Dienst, Lütjens pique droit à travers l'Atlantique. Et le 22 mars, « Salmon » et « Guckstein » entrent en rade de Brest, arborant fièrement à leurs drisses vingt-deux pavillons de victoire, laissant l'Amirauté britannique fort embarrassée de la relative liberté de mouvement avec laquelle ils avaient pu opérer. A eux deux, ils avaient envoyé 45.000 tonnes par le fond et la menace qu'ils représentaient pour les convois avait considérablement perturbé le système de ravitaillement mis au point par les Alliés.

Après des débuts aussi brillants, les deux croiseurs semblaient promis à un extraordinaire destin dont l'horizon, seul fixait les limites. Malheureusement pour eux, il n'en fut pas ainsi. En fait leur avenir était déjà derrière eux, car un corps étranger vint se glisser dans les rouages superbement huilés de ces machines de guerre. Un corps étranger du nom d'Hilarion.

Un certain Hilarion

Le surnom d'Hilarion avait été donné par le réseau « Confrérie Notre-Dame » de la résistance française à un officier de marine, le Lieutenant de Vaisseau Philippon. Ancien officier en second du sous-marin « Ouessant », Philippon avait été démobilisé après l'armistice et n'avait trouvé comme emploi que celui de responsable des jardins potagers destinés au ravitaillement de la petite garnison autorisée, en vertu des clauses de cet armistice, à assurer un minimum de présence française à Brest.

Cette modeste occupation lui laissait évidemment tout loisir pour observer l'activité du port. Désormais, Hilarion va s'accrocher comme une sangsue aux deux croiseurs et se faire le comptable précis de leurs mouvements.

Quelques jours après leur arrivée à Brest, Hilarion informe Londres que les dégâts subis les rendront indisponibles pour plusieurs mois. Aussitôt, la Royal Air Force entre en action.

Une série d'attaques suicides et de bombardements meurtriers sont déclenchés sur Brest, dont la population civile fera les frais. La D.C.A. allemande se montre terriblement efficace, comme le sont aussi les mesures de protection dont bénéficiaient les deux navires.

Churchill le reconnaîtra plus tard, lorsqu'il déclara devant les Communes que « 3.300 avions avaient tenté d'atteindre le « Scharnhorst », le « Gneisenau » et le « Prinz Eugen » à Brest, déversant plus de 4.000 tonnes de bombes et perdant 43 appareils et 247 aviateurs, sans réussir à mettre ces navires hors d'état de reprendre la mer ».

Et, de fait, vers la mi-juillet, un télégramme de la résistance française part pour Londres : « Scharnhorst » disponible. Stop. Appareillage prévu dans sept jours environ. Hilarion a fait son métier. Le 22 juillet, le « Scharnhorst » appareille à l'aube, mais, bien sûr, les Anglais sont là, qui lancent à l'attaque une forte escadrille. Quelques heures plus tard, le croiseur se retrouve à Brest, touché par plusieurs bombes et faisant eau de toutes parts. Le diagnostic parvient à Londres, le 29 juillet : « Scharnhorst » rentré à Brest. Stop. A reçu cinq bombes et une torpille. Stop. Une machine en avarie. Stop. Gîte sur tribord cinq degrés environ. Stop. Indisponibilité prévue : trois à quatre mois. Stop ».



Le commandant, l'officier de navigation et un premier maître font le point.

Mais les Allemands commencent à se méfier. Pour détourner l'attention de la R.A.F., ils poussent l'art du camouflage jusqu'au génie. Un faux « Scharnhorst » est mis en place pour que les bombardiers fassent leurs dents dessus ; il s'agit de l'antique « Jeanne d'Arc », retirée du cimetière

Depuis l'affaire du «Bismarck»,
l'Amirauté britannique attachait le

Cette route avait fait l'objet de longues discussions à l'Etat-Major allemand. Vu l'écrasante supériorité des forces anglo-américaines, il était exclu d'engager encore les deux croiseurs dans l'Atlantique. En revanche,

plus grand prix aux informations d'Hilarion. La R.A.F. exerçait de jour et de nuit, depuis Brest jusqu'au Pas de Calais, une surveillance aérienne assurée par quelque cent cinquante bombardiers et deux cents cinquante avions de chasse basés sur la côte sud de l'Angleterre, tandis que des destroyers et des vedettes rapides patrouillaient sans arrêt dans la Manche.

Mais la malchance s'acharna sur les Anglais. Une avarie de radar de l'avion de reconnaissance chargé tout spécialement de surveiller les abords de Brest permit à la flotille allemande d'atteindre le Pas de Calais sans avoir été repérée. Lorsqu'elle fut finalement aperçue par un pilote du « Coastal Command », la radio du bord de celui-ci tomba en panne au moment précis où il voulut faire part de sa découverte; ce qui fit que de précieuses minutes furent perdues. Et que le 12 février, au soir, on put entendre « Radio Paris » annoncer l'exploit sensationnel réalisé par la Kriegsmarine en forçant le passage du Pas de Calais au nez et à la barbe de l'ennemi.

C'était vrai, mais cela n'effaçait pas le grave échec subi par la même Kriegsmarine. Après leur croisière dans l'Atlantique, le « Scharnhorst » et le « Gneisenau » s'étaient trouvés neutralisés pendant près d'une année, tandis que le « Bismarck » était envoyé par le fond. D'autre part, le franchissement du Pas de Calais ne s'était pas effectué sans casse pour les « S » et « G »; ils avaient subi de violentes attaques aéro-navales et heurté plusieurs mines au large des côtes hollandaises. Arrivés à Kiel, ils durent être mis en cale sèche; ils y essuyèrent les assauts répétés des bombardiers de la R.A.F. Touché à mort, le « Gneisenau » ne reprit plus jamais la mer.

Mission en Norvège

Le « Scharnhorst », lui, sortit indemne de l'enfer de Kiel. Son équipage était de plus en plus convaincu qu'il avait la « baraka » et que rien ne pouvait lui arriver. Ce ne fut pas le cas. Du jour où il perdit son frère jumeau, la chance l'abandonna. En octobre 1942, remis à neuf, il est prêt à reprendre le combat, mais il devra attendre plus d'un an avant d'être engagé à nouveau.

L'Etat-Major de la Kriegsmarine, ayant estimé nécessaire d'affecter quelques grands navires à la défense de la Norvège, un groupe d'intervention fut constitué, comprenant le « Scharnhorst », le « Tirpitz » et l'« Admiral Scheer » ainsi que quelques croiseurs de moindre rang et des contre-torpilleurs, qui serait basé dans le nord de ce pays. Le « Scharnhorst » et le « Tirpitz » reçurent pour mission de s'embusquer dans une branche de l'Alta-Fjord, pour y guetter les convois de l'Arctique.

Des jours, des semaines, des mois s'écoulèrent sans que les navires allemands réussissent à se mettre quelque gibier appréciable sous la dent. Il faut dire que, faute d'un appui aérien suffisant, l'attaque des convois dans l'Arctique est de plus en plus aléatoire. Pourtant, il est vital pour l'Allemagne de gêner la progression des convois alliés pour que se relâche, faute de recevoir les approvisionnements américains, l'effroyable pression russe dont les soldats du front de l'Est font les frais tous les jours.

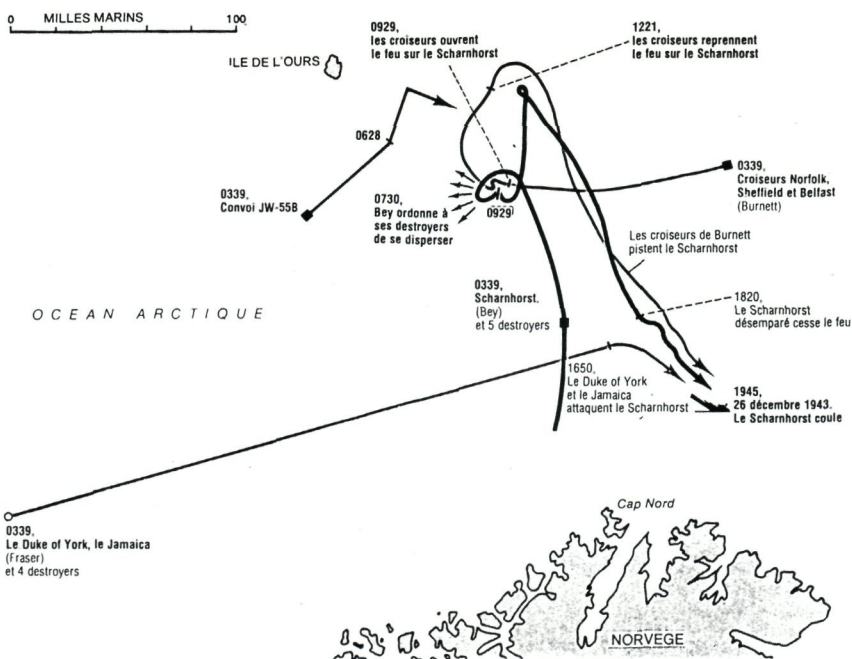
En dépit des conditions les plus défavorables - pas de formation aérienne, pas de Force Navale de reconnaissance, disproportion croissante des effectifs en présence, dramatique handicap des croiseurs allemands face

à des adversaires qui, alors qu'il y a à peine deux heures de jour au cœur de l'hiver arctique, peuvent guider leur artillerie au radar -, Doenitz donne l'ordre au « Scharnhorst » d'engager la lutte avec cinq contre-torpilleurs d'escorte. Le prochain convoi Halifax-Mourmansk doit être accroché.

Le croiseur appareilla d'Altenfjord avec trois destroyers le 25 décembre, aussitôt le convoi signalé par l'aviation de reconnaissance allemande. Celui-ci faisait route vers l'est, à quelque 150 milles au nord de la côte septentrionale de la Norvège. Il était protégé contre les attaques sous-marines par des corvettes de faible tonnage. Contre les bâtiments de surface, l'Amiral Burnett, commandant de l'escorte, disposait de trois croiseurs: le « Belfast », le « Norfolk » et le « Sheffield ».

A six milles de distance, le « Scharnhorst » et le convoi furent en vue l'un de l'autre. Les observations faites au radar et les renseignements parvenus à l'Amirauté britannique sur les mouvements des navires ennemis permirent aux Anglais d'identifier immédiatement la silhouette suspecte. Burnett donna aussitôt l'ordre au convoi de se dérober vers le nord, tandis que ses trois croiseurs se portaient au devant de l'ennemi.

La bataille du cap Nord, 26 décembre 1943



La dernière bataille

Une bordée du «Scharnhorst» représentait une puissance de feu bien supérieure à celle des trois croiseurs réunis. Il aurait fallu beaucoup de chance à l'un d'eux pour ne pas couler après avoir été touché par un seul de ses obus de 280 millimètres. En outre, à moins d'être tirés pratiquement à bout portant, leurs projectiles (142 et 203 mm) ne pouvaient qu'écorcher le blindage du croiseur de bataille allemand. Malgré cela, les trois croiseurs britanniques se ruèrent sur le raider. Le «Scharnhorst» répondit au feu de l'ennemi. La bataille était engagée. On était le 26 décembre; il était 9 h 24.

Le tangage très violent rendait imprécis le tir de part et d'autre. A 10 h 25, aucun des croiseurs britanniques n'avait été touché. Le «Scharnhorst» avait été atteint une fois. Quelques minutes plus tard, il disparut dans la brume, cap à l'est, pour réapparaître, vers 12 h 15, cap à l'ouest. Il ouvrit le feu sur les croiseurs qui se portaient au devant de lui. Un obus atteignit le «Norfolk», tuant et blessant plusieurs hommes. Les croiseurs continuèrent à foncer vers le «Scharnhorst».

Vers 12h35, les officiers britanniques qui observaient le navire allemand à travers leurs jumelles le virent abattre en grand vers la gauche. Des deux cotés les tirs continuaient. Les officiers britanniques revirent la puissante silhouette de profil, puis le «Scharnhorst» commença à montrer son arrière. Et il cessa d'évoluer. Il faisait à présent route à l'est-sud-est à toute vitesse, battant en retraite.

La raison de cette volte-face? Le «Scharnhorst» était en mesure de détruire les croiseurs de Burnett, alors que ceux-ci ne pouvaient lui infliger des dommages définitifs dans un combat d'artillerie, mais il avait deux handicaps. Il ne savait pas exactement ce qu'il avait devant lui; il pouvait craindre - et il craignait - que les trois croiseurs britanniques ne constituent qu'une partie d'une Force Navale plus importante. Et il ne disposait que de radars périmés par rapport à ceux de ses adversaires.

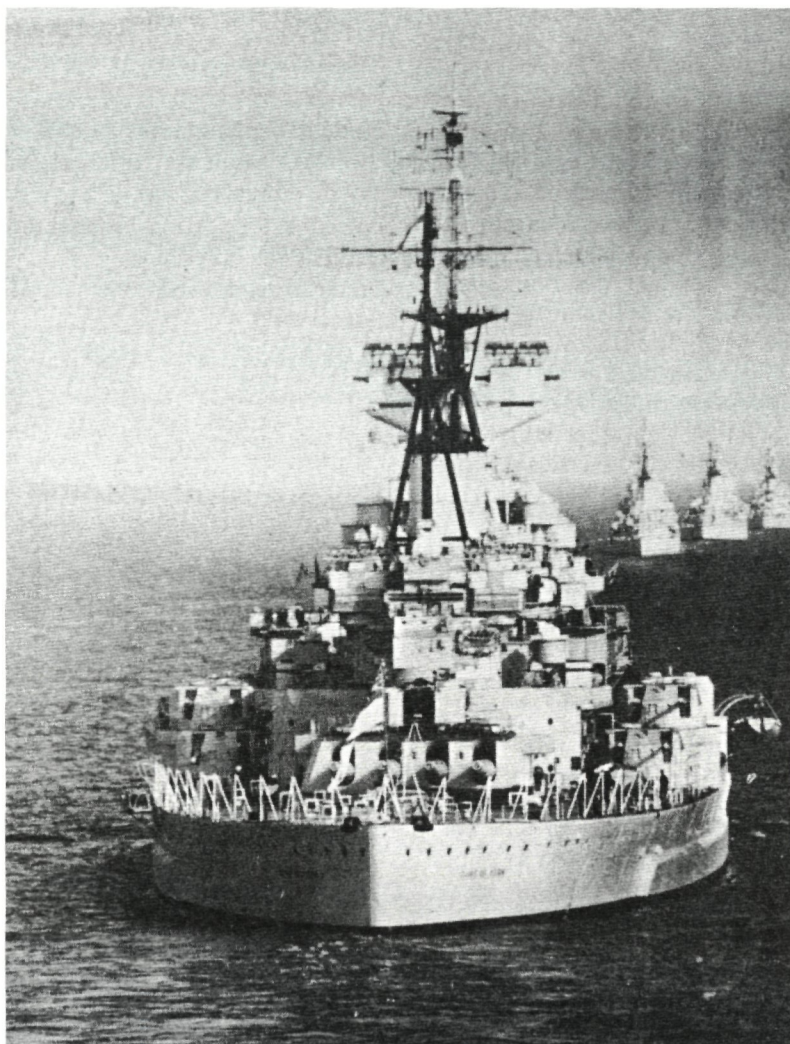
L'après-midi avance, la nuit tombe. Le Commandant du croiseur, Mintze, et le Contre-Amiral Bey qui a hissé sa marque à bord pensent que

si, le coup contre le convoi est raté, ils pourront du moins ramener leur navire à bon port. S'ils avaient disposé d'un radar comparable à celui des Anglais, les deux officiers auraient certainement manœuvré autrement. Ils auraient pu voir sur l'écran lumineux cette grosse masse qui, maintenant, s'avance de sud-sud-ouest pour leur couper la route. Cette grosse masse, c'est le cuirassé «Duke of York», 35.000 tonnes, dix canons de 356, portant la marque de l'Amiral Frazer commandant en chef de la Home Fleet et constituant, avec le croiseur «Jamaica» et plusieurs destroyers, la force de couverture du convoi JW 55 B.

Pris au piège

Que de fois, la Royal Navy avait tendu ce piège! Que de fois, une flotte de combat avait fait route vers la Russie, parallèlement aux convois mais à bonne distance, dans l'espoir d'intercepter les forces que les Allemands auraient pu lancer à l'assaut depuis leurs bases de Norvège! Enfin, cette longue patience allait être récompensée.

Aussitôt qu'il eut aperçu le «Scharnhorst», l'Amiral Burnett avait averti par radio l'Amiral Frazer, qui adopta immédiatement une route coupant celle du croiseur allemand. Dès le début de la poursuite, aussi, Burnett



Le «Duke of York».

avait distrahit de l'escorte quatre destroyers avec mission de garder à tout prix le contact avec lui. Ces destroyers, le «Savage», le «Saumarez», le «Scorpion» et le «Stork», luttant contre la mer démontée, avaient gardé le navire allemand à distance de visibilité durant tout le crépuscule et, la nuit venue, suivi au radar, rendant compte toutes les quinze minutes à Burnett, qui retransmettait à Frazer. Jusqu'au moment où celui-ci put prendre lui même le «Scharnhorst» sur son radar.

A 16h30, ce 25 décembre, en pleine nuit arctique, Burnett fait tirer une bordée d'obus éclairants dans la direction de l'ennemi invisible. Merveille de précision du radar: la silhouette du «Scharnhorst» se dessine sur la mer exactement à l'endroit prévu. Trois minutes plus tard, le «Duke of York» ouvre le feu de ses dix pièces de 356. Un déluge de fer et de feu s'abat sur le navire allemand qui riposte de toutes ses pièces.

A 16h45, un obus de 356 frappe une tourelle, réduisant au silence ses trois canons de 280. Un autre obus éclate au centre du navire, coupant les liaisons téléphoniques. S'il veut s'en tirer, le «Scharnhorst» n'a désormais plus de choix. Virant brutalement à l'est dans un ébranlement terrible, il fonce au maximum de sa puissance pour échapper à la meute. Il ne peut plus compter que sur lui-même, ses contre-torpilleurs d'escorte sont rentrés, sur ordre, en Norvège.

La nuit noire pourrait lui être complice pour s'évanouir dans les ténèbres et se détacher de ses poursuivants. Mais il n'est plus qu'une torche gigantesque, visible à des kilomètres à la ronde, à l'assaut de laquelle se ruent les «Savage», «Saumarez», «Scorpion» et «Stork» qui le suivent à la trace et poussent leur attaque à la limite du possible. Ce n'est pas à 10.000 mètres-distance minimum à laquelle un destroyer peut s'approcher sans risques démesurés d'un croiseur bien défendu-, mais à 2000 mètres qu'ils lâchent leurs torpilles, pour s'écarter alors du navire désormais condamné.

Jusqu'au dernier obus

Une violente explosion se produit à tribord au milieu de celui-ci, dont la vitesse tombe immédiatement à six noeuds. Une torpille vient de toucher la chaufferie. Alourdi par les voies d'eau, le croiseur continue pourtant à répondre au feu britannique à l'aide de sa seule artillerie secondaire, tandis que son commandant fait envoyer un message au G.Q.G. allemand: «Le «Scharnhorst» combat jusqu'au dernier obus. Vive l'Allemagne».

L'équipage du croiseur sait maintenant qu'il n'y a plus le moindre espoir, mais les ordres continuent à être exécutés. Sur le pont où pleuvent les éclats, les hommes font la chaîne pour transporter à bras des obus et des gargousses jusqu'à la tourelle arrière, la seule qui puisse encore tirer. Dans les fonds, des mécaniciens brûlés tentent encore de réparer les machines crevées, ne s'arrêtant que lorsque l'eau pénétrant par les brèches les noyait. Toujours à leur poste, les servants des pièces de D.C.A. continuent à offrir la riposte dérisoire de leurs petits canons de 105 aux 356 du «Duke of York».

Mais, c'est la fin. Une série de torpilles frappent de plein fouet le «Scharnhorst», qui s'incline à tribord, prenant une gîte de plus en plus accentuée. Le Commandant Mintze ordonne les mesures de sabotage, tandis que les dernières pièces encore en état de le faire - des mitrailleuses anti-aériennes- tirent toujours. Pour l'honneur!

Maintenant, le croiseur «Jamaica» est là, à bout portant, qui s'approche pour le coup de grâce. Virant de bord à quelques dizaines de mètres du «Scharnhorst», il lâche une salve de torpilles qui touchent l'objectif dans une terrible explosion.

Quand la fumée se disperse, le croiseur allemand apparaît une dernière fois couché sur le flanc et environné par les flammes de ses soutes à munitions.

Puis, un nouveau nuage de fumée se referme sur lui. Les navires anglais se précipitent pour recueillir les rescapés. Mais dans l'eau de l'océan glacial, à plusieurs degrés en dessous de

zéro, les espoirs de survie au delà de quelques minutes sont quasi nuls. Sur les 2.000 hommes d'équipage, 36 seulement purent être sauvés.

Sur la route du retour, lorsque le «Duke of York» passa à l'endroit où le Scharnhorst avait sombré - 72°16 de latitude nord, 28°41 de longitude est-, les marins britanniques jetèrent une couronne de fleurs sur la mer.



Lord Frazer, Amiral de la flotte, commandant en chef de la Home Fleet.

Et un peu plus tard, ayant rassemblé les officiers de son état-major et ceux du «Duke of York», l'Amiral Frazer leur dit: «Messieurs, nous venons de combattre le «Scharnhorst» et nous avons été victorieux. J'espère que s'il vous arrive un jour de commander un grand bâtiment dans un engagement contre des forces plusieurs fois supérieures, vous le ferez aussi vaillamment que les marins allemands. Si jamais vous vous trouvez dans une situation désespérée comme celle du «Scharnhorst», j'espère que vous manœuvrerez aussi bien que ses officiers l'ont fait, et qu'avec votre équipage vous vous battrez aussi courageusement qu'eux».

Sur la tombe du marin ne fleurissent pas les roses...

(Chanson de bord de la marine allemande)

J.-M. de Decker

WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

OVER DUTCHIES

In iedere taal komen er uitdrukkingen en gezegdes voor waarin ons min of meer ongunstige eigenschappen van mensen van een bepaalde nationaliteit in de schoenen worden geschoven.

Ook het Nederlands heeft dat soort gezegdes in voorraad. U kent waarschijnlijk de volgende uitdrukkingen: Het lijkt wel een Poolse landdag - een drukke wanordelijke vergadering.

Iets doen met een Franse slag-snel en slordig.

Hij is zo dronken als een Zwitser (ook: een Turk of een Maleier).

Hij is zo zuinig als een Schot.

Hij stinkt als een Zwitser uit zijn laarzen.

Wat een rare Chinees.

Meestal hebben ze te maken met het feit dat er in het verleden wel eens heibel is geweest met deze landen en dat men zijn afkeer ging verwoorden in dit soort uitdrukkingen.

Typisch voor het Engels is echter dat het aantal uitdrukkingen in verband met de «DUTCH» (Nederlanders) groter is dan die voor de andere landen. De oorzaak hiervan ligt bij de naijver die in de 17de eeuw bestond tussen Engeland en Nederland in hun koloniale- en handelspolitiek.

Om dit beter te verklaren moeten we even een stukje maritieme geschiedenis in herinnering brengen.

De vrede van Munster (1648) die de Tachtigjarige oorlog afsloot leidde tot de erkenning van de zelfstandigheid van de Republiek van Noord-Nederland.

De samenwerking van de Republiek met Engeland in de voorafgaande decennia hadden een groeiend gevoel van animositeit tussen de twee landen niet kunnen verhinderen.

De toenemende rijkdom van de Republiek, dank zij de handel, was de overbuur niet welgevallig. Kwam daarbij de moord op een aantal Engelse handelaars op de Molukken, de slag die Tromp op het Engelse erf aan de Spanjaarden toebrengt en de steun die de Republiek tijdens de Engelse Revolutie aan de Koningsgezinden had verleend.

Dit waren spanningen tussen de twee landen die hun schaduwen vooruitwierpen. De Engelse naijver op de bloeiende Nederlandse handel culmineerde tenslotte in de «Act of Navigation». Hierbij werd bepaald dat de invoer van Europese waren in Engeland alleen door Engelse schepen of die van het land van herkomst mocht geschieden. Aan de vrachtvaarder van Europa, Nederland, werd hierdoor een gevoelige klap toegebracht ten voordele van de Engelse koopvaardij.

In beide landen steeg de spanning. Een incident tussen Tromp en Blake stak het lont aan het kruitvat en gaf de aanleiding tot de Eerste Engelse oorlog (1652-1654).

Enkele jaren later kwam er weer herrie tussen de Republiek en Engeland. Ditmaal waren het de belangen in Afrika en Noord-Amerika die geleidelijk aan de inzet van een gewapende strijd werden en uitmondde in de Tweede Engelse oorlog 1665-1667. Het Nederlands kroonstuk van deze Tweede Engelse oorlog was de aanval op de Medway en Chatham op 10 juni 1667.

Onder leiding van Admiraal de Ruyter voer een vloot van 90 schepen (groot en klein) de Thames op en pleegde een raid op de Engelse Marinbasis van de Medway. (Bij ons gekend als Chatham).

Vijf grote schepen werden verbrand en de walinstallaties werden vernietigd. De grote ROYAL CHARLES, het pronkschip van de Royal Navy, werd veroverd en samen met nog een ander schip overgebracht naar Nederland. Admiraal de Ruyter bezette gedurende een maand de Medway en de Thamesmonding. Hij blokkeerde Londen, waar paniek uitbrak. De prijs van de kolen stegen er tot het tienvoudige en de mensen met geld maakten aanstalten om de stad te verlaten.

Het was de eerste geslaagde invasie in Engeland na die van Willem de Verovenaar in 1066. Dit gebeuren beëindigde de Tweede Engelse oorlog in het voordeel van de Nederlanders. De Engelsen hadden er een complex aan overgehouden. Dit werd duidelijk merkbaar in hun taalgebruik. Hierin werd alles dat betrekking had op «The Dutch» als zeer pejoratief uitgedrukt. Er komen in het Engels dan ook aardig wat uitdrukkingen voor in verband met de «Dutch». We noemen ze «Dutchies». We noteren er een reeks.

DOUBLE DUTCH: onbegrijpelijke taal. (wij zouden zeggen Chinees).
DUTCH COURAGE: jenevermoed. Engelse zeelieden hadden het idee dat de Nederlandse zeelui in de 17de eeuw, alvorens ze een zeeslag moesten leveren eerst opgepept werden met alcohol. Een soort vroege «doping».
THE DUTCH ACT: zelfmoord.

A DUTCH CROSSING: schuin oversteken.

A DUTCH FEAST: feest waar de gastheer dronken is voor de gasten.

A DUTCH NIGHTINGALE: een kikker.

A DUTCH TREAT: maaltijd of etentje waar iedereen voor zich betaald.

GO DUTCH: kosten en uitgaven gelijkmatig verdelen.

TALK LIKE A DUTCH UNCLE: Wordt gezegd van iemand die zeer openhartig en scherp zijn kritiek weergeeft.

A DUTCHMANS ANCHOR: iets dat men hard nodig heeft maar dat men thuis heeft laten liggen. Een Hollands kapitein werd ooit met zijn schip op de rotsen gedreven omdat hij zijn goed anker thuis had gelaten.

A DUTCH CONCERT: rumoerige bijeenkomst. (Wij zouden zeggen een Poolse landdag).

EMPTY AS A DUTCHMANS NODDLE: zo leeg als het hoofd van een Nederlander.

A DUTCH PARTY: op zo'n feest brengt iedereen zijn eigen spijzen en dranken mee.

DUTCHMAN'S LOG. Een zeer oude wijze van vaartbepaling. Een stuk hout werd overboord gegooid en men telde de tijd die het nodig had om zich van een voorste naar een achterste merkteken te verplaatsen. Hieruit werd dan de vaart berekend.

DUTCHMAN'S BREECHES. Een plek blauwe lucht gedurende een storm. De uitdrukking komt van de gewoonte bij Nederlandse matrozen om hun broeken op te lappen.

DUTCH CONSOLATION. Wat er ook gebeurt, het had erger kunnen zijn.

DUTCH PUMP. Een straf waarbij hij die niet hard genoeg pompte, om het schip drijvende te houden, overboord werd gegooid.

DUTCH RECKONING. Een dag slecht werk, waarbij alles is misgelopen.

DUTCH CAPER. Een licht gewapend vaartuig, aangepast voor de kaapvaart.

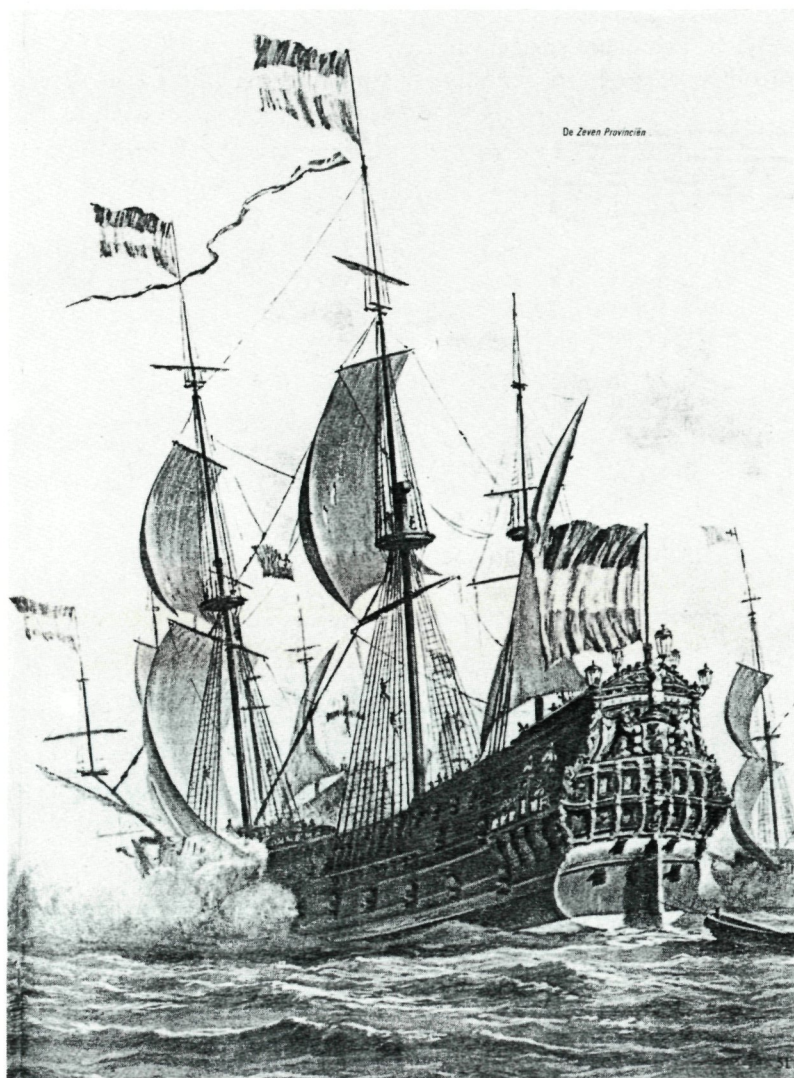
DUTCH PENNANTS. Spreeuwen in het want. Loshangende eindjes in het want. Mettertijd zijn echter de Ieren de slechteriken geworden waardoor men nu ook van **IRISH PENNANTS** spreekt.

DUTCH DOLL. Een geleidemer ter hoogte van het Canvey eiland in de Thamesmonding. Het merk geleek op een oud vrouwtje met een hoed op. Dit eiland kwam lang geleden tot ontwikkeling door de Nederlanders.

DUTCHMAN'S CAPE. Een laag tegen de horizon hangende wolk (stratus) die door een uitkijk weleens ten onrechte gerapporteerd wordt als land. (Soms ook wel **CAPE FLYAWAY** genoemd).

DUTCH PARLIAMENT. Een rumoerige discussie waarbij veel gesproken wordt en weinig geluisterd. Wordt ook gezegd van de Portugezen en dan wordt het een «portugese parlement».

Niet alle **DUTCHIES** zijn echter zo pejoratief. Er zijn er ook een reeks die hun oorsprong niet aan de Medway vonden. Volledigheidshalve vermelden we die ook.



De Zeven Provinciën.



DUTCH OVENS. De wind breken doór afscherming met een zeil of iets gelijkaardigs. Een «dutch oven» was oorspronkelijk een oven die niet rechtstreeks met de vlammen in contact kwam maar als het ware ernaast stond. De spijzen werden gebakken door de stralingswarmte.

DUTCHY. Gelijke welke Nederlandse, Duitse of Scandinavische zeeman of schip.

DUTCHMAN. Een Nederlands of Duits vaartuig of eender welke Noord-Europese zeeman.

DUTCHIFY. Een platte spiegel van een vaartuig ombouwen tot een ron-

de op de wijze waarop de Nederlanders het deden.

DUTCH PLAICE. De «pleuronectes platessa». Vissoort die men op onze kust **PLADIJS** noemt maar die in het Nederlands **SCHOL** heet.

DUTCH REDS. Gerookte (bruine) haring.

A DUTCH MOMENT. De tijd nodig om even te bidden voor en na het eten.

De meeste **DUTCHIES** zijn niet meer zo gangbaar. De gemiddelde Engelsman kent alleen nog «Double Dutch», «Dutch Courage» en «Dutch Treat». Maar ze staan nog allemaal in de uitgebreide woordenboeken en zijn bekend bij de verzamelaars ervan. Maar dat is ook in onze taal het geval met de soms zeer pitte zegswijzen en uitdrukkingen. Vervlakking van het taalgebruik heet dat.

Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen



G **GOEKINT**
G R A P H I C S

Tijdschriften
Boekwerk
Jaarverslagen
Reclame- en
Handelsdrukwerk

Industriepark
8400 Oostende
Tel. (059) 51 43 43
Fax (059) 51 44 43

CUTTY SARK TALL SHIP'S RACE 1993

DEN HELDER - NEWCASTLE - BERGEN -

LARVIK - ESBJERG - EURO-SAIL (ANTWERPEN)

Le 05 juillet, par une jolie brise nous appareillons avec un nouvel équipage pour cette prestigieuse course des grands voiliers qu'est la «CUTTY SARK»: ma quatrième participation et la douzième du Zenobe Gramme. Nous profitons du calme de la rade de Zeebrugge pour hisser les voiles (appelées communément le linge). L'artimon ($60M^2$) la grand voile ($100M^2$) et la trinquette bômée ($40M^2$) ainsi qu'un nouveau foc de $30M^2$ qui peut encaisser des vents apparents de 30 à 35 noeuds. Les cadets de la première année de l'Ecole Royale Militaire et de la première année de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers font connaissance avec celle qui les tourmentera une bonne partie de leur vie, ils découvrent celle qui dicte et nivelle tout... Ils découvrent aussi la terminologie marine particulière aux voiliers. La tradition veut que sur le Zenobe Gramme les ordres soient donnés en néerlandais afin d'éviter les erreurs d'interprétation sur les différentes terminologies (par exemple: en français et dans l'ordre «foc et trinquette» et en néerlandais dans le même ordre «kluiver et fok»).

Au début de l'écolage, chaque manoeuvre et geste son décomposés et expliqués dans les deux langues nationales; un travail que mon



second l'EDV Louis Sevrin et moi-même répétons inlassablement 5 à 6 fois par an. Nous apprenons aux élèves à exécuter toutes les manoeuvres aux différents postes de voiles (les drisses, les hales-bas, les étarques du point d'amure, les bosses de ris, les écoutes, les bulletows, les retenues de bômes etc... etc...) afin que tout un chacun puisse palier l'absence ou la défaillance d'un équipier.

Le Zenobe Gramme ne représente pas la «Grande voile» comme l'était le Mercator mais pas la petite non plus, nous pouvons porter de $230M^2$ (voilure standard jusqu'au début de force 7) à $700M^2$ (voilure du temps de jeune fille avec des vents de force 2 à 3) en passant par une voilure $360M^2$ (vent 4 à 5). Du fait que nos agrets sont assez lourds, une équipe appelée «vaste ploeg» est nécessaire pour

encadrer les novices. En effet, ils doivent être très attentifs à tout ce qui se passe sur le pont et palier aux manquements et erreurs que commettent les élèves; erreurs de manipulation qui peuvent occasionner des dégâts au gréement et des blessures corporelles.

Pendant le transit vers DEN HELDER nous tirons des bords en mer du Nord et multiplions les manoeuvres aux différentes allures, loffer, abattre, virer de bord vent debout et lof pour lof... L'escale chez nos amis Hollandais se passe au mieux entre les averses. Les contacts entre cadets de différentes nations se nouent et nous sommes invités à visiter les installations de la KIM - Koninklijk Instituut voor Marinevorming-.

Comme dans chaque port que nous visitons; une SAIL PARADE est organisée et celle-ci a lieu dans le VLIESTROOM. Sitôt sortis du SCHULPENGAT les navires font route vers Newcastle. Après quelques heures, les allures étant toutes légèrement différentes, nous sommes seuls sur l'immensité. Nous arrivons aux attérrages de Newcastle le 14 juillet et ne manquons pas d'élonger les goélettes françaises Belle Poule et Etoile (construites à Fécamp sur les plans des Morutiers d'Islande) pour leur souhaiter une bonne fête.

Il y a beaucoup de monde dans ce port accueillant bien connu de nos marins, la flotte se forme (135 voiliers) et sur le quai ce ne sont que poignées de mains et grandes tapes dans le dos; Les retrouvailles des copains Polonais, Danois, Russes, Norvégiens. Les réceptions s'accroissent et atteignent bientôt leurs rythmes de croisière, la vie de Commandant est parfois dure...

Après avoir consommé toutes mes possibilités d'utilisation d'uniforme sec, nous quittâmes la RIVER TYNE pour la ligne de départ de la première régate Newcastle - Bergen. Malheureusement j'ai dû déclarer forfait: «non racing» au directeur de course car je n'atteignais pas les fatidiques 50% de jeunesse. En effet la règle principale des «Cutty Sark» est de faire naviguer le plus possible de jeunes dont l'âge est compris entre 16 et 25 ans et dont les 50% minimum doi-



vent figurer sur votre liste d'équipage. UN élève trop vieux et la course passe. Pour la première fois je peux donc assister de près à la procédure de départ des voiliers de classe «A»: les grands, les quatre mâts; les trois mâts et autres grosses goélettes. Quel spectacle de voir ces grands coursiers des mers, ces majestueux clippers qui la ligne de départ franchie prennent leurs amures en prenant de la bande et s'élancent toutes voiles déployées, fendant majestueusement la mer.

Le soir dans le crépuscule rougeoyant, sur l'horizon nous essayons de reconnaître les gréements et de voir qui est le plus rapide; le Statraad-lemkhul de Norvège, le Mir de Russie, le Tovarich d'Ukraine, le Dar Mlodziezy et l'Iskra de Pologne passent tour à tour en tête de la course. Nous filons allègrement 7 noeuds sous génois (200 M²), grand voile et artimon, la mer est belle, les élèves se partagent le quart; une vigie, un assistant Officier de quart et un timonier constituent une équipe.

Nous travaillons dans un système de quart par tiers ou couleur: noir, jaune, rouge. De jour, une équipe de quart et deux autres occupées aux tâches d'entretien ou aux leçons théoriques (météo, matelotage, règles anti-pollution, gestion de cantine etc...); De nuit, une équipe de quart, une prête à intervenir, en sommeil «léger» et une autre en repos total. Le travail est constant, le repos rare est apprécié et bien employé. Même si aucune autre voile n'est à signaler

sur l'horizon, nous ne sommes pas seuls. Tous les jours je dois donner ma position aux Opérations de la Force Navale: un contact radio est établi en morse par Patrick De Wulf, notre marconiste, et les messages sont échangés.

En course la sécurité est aussi assurée par un navire de guerre gracieusement prêté, pour la circonstance, par un des pays visités, ou à défaut un concurrent auquel nous devons donner notre position 2 fois par jour, le matin et soir. D'autres rendez-vous radio sont organisés (appelés SKED) pour la divulgation des bulletins météo, des avis aux navigateurs ou pour résoudre des problèmes émanant de concurrents.

Un soir, lors d'un SKED, nous apprenons qu'un voilier a des ennuis; son hélice est engagée dans un filet de pêche dérivant et ne peut faire route correctement. En dialoguant avec le «Race Communication Officier» Peter Creek, il est établi que nous sommes les seuls de la flotte à avoir des plongeurs à bord. Nous décidons donc d'offrir nos services et nous détournons notre route pour prêter assistance au ketch hollandais «NORSEMAN». Il était à 60 nautiques plus au sud, donc un détour de 10 heures de navigation. Le matin, Louis, mon Second, désengagea l'hélice (le Norseman étant à la cape pour faciliter l'opération).

Deux jours plus tard, au matin, par vent nul, nous embouquions le Hardangerfjord et arrivâmes sous la

pluie, ce n'est pas neuf, en Norvège. Bergen a ceci de particulier que cette ville se situe au pied d'une montagne exposée aux vents dominants. Une formation orographique de nuages y est quasiment permanente et déverse journallement ses litres d'eau. Cependant l'accueil y fut chaleureux et de nombreuses personnes nous visitèrent.

Notre Consul local Mr. NAMVEDT nous montra sa collection de trophées Force Navale parmi lesquels un crested du Commodore Lurquin, offert à l'occasion de l'échange des trois MSC contre deux MHSO - DUFOUR et DE BROUWER. Avant de prendre congé, comme probablement d'autres Officiers belges, nous dûmes exécuter une parade au pavillon dans le jardin de ce Consul si attachant et fier de représenter notre pays. Durant cette escale je fis la connaissance des « Pachas » des goélettes de la « Royale ». Les soirées agrémentées de « roteuses » (bouteilles de champagnes dans le jargon des marins français) se terminaient fort tard au son du biniou.

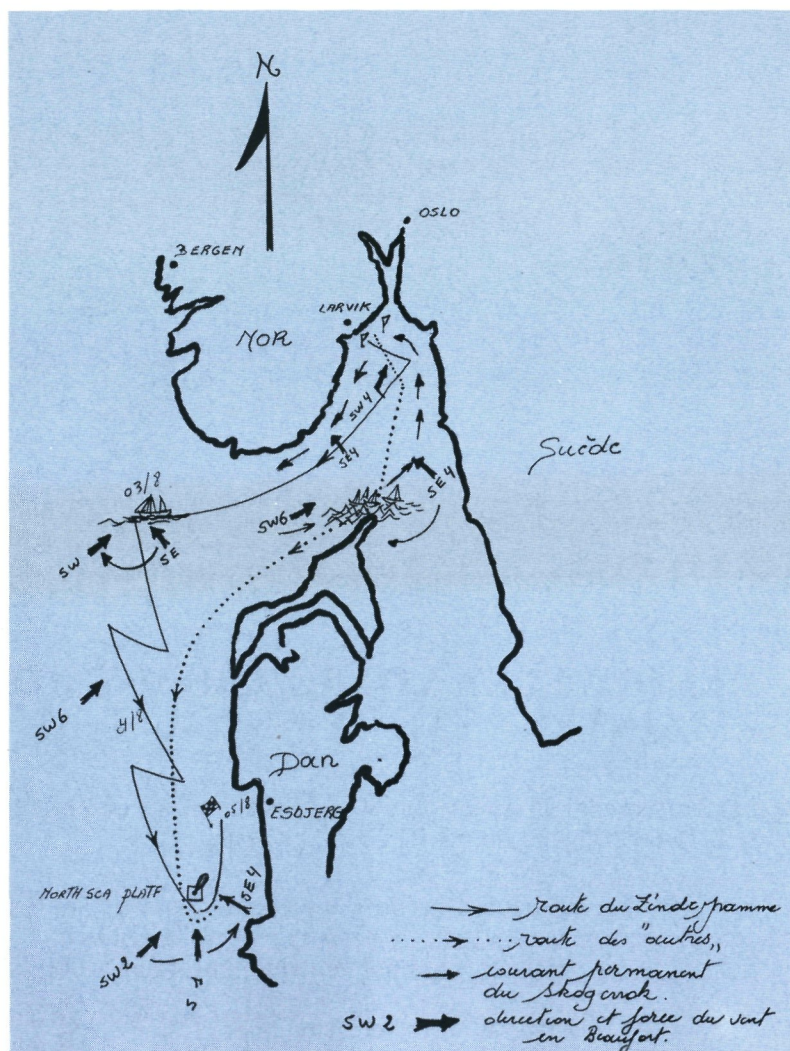
Nous nous faisons une joie de voir ou revoir ces merveilleux fjords que sont l'Hardangerfjord et le Lymefjord, au lieu de cela, eau, montagne et ciel se confondaient dans de nombreux dégradés de gris. La vie à bord est moins agréable, tout est humide et rien ne sèche. Nous profitons de cette période pour entretenir l'intérieur des mess et donner les dernières leçons de théorie car nos élèves devront nous quitter à Larvik pour être remplacés par des miliciens. Nous arrivons donc à Larvik le 30 juillet sous des trombes d'eau. Le lendemain matin vers 0600' mon chef de quart vient me réveiller... Commandant, le Roi est décédé... Le choc, tout s'arrête... une profonde tristesse nous envahit... le ROI c'était la Belgique; la Belgique ici c'est un peu nous: notre pavillon, nos couleurs, notre métier, notre présence à l'étranger. Tous les navires, les goélettes suédoises Falken et Gladan les premières mirent leur pavillon en berne. Nous avons reçu, ce jour, énormément de témoignages de sympathie de la part des autres nations et le Maire de Larvik m'apporta une gerbe de fleurs que je déposai à la poupe du

Zénobe, près du pavillon. Ce jour-là et les autres qui suivirent n'eurent plus la même saveur, un deuil national fut décrété et le reste de l'escale fut empreint d'une très grande dignité de la part de l'équipage.

Le 2 août nous appareillâmes, en course; cette fois, pour ESBJERG au Danemark. Nous prîmes comme souvent un très bon départ, très excitant vu le nombre de navires régatant à la bouée au vent. Nous étions bord à bord avec le deuxième navire belge de la course; le Wandelaar III skipé par Willem Mandeleer de Schoot (Antwerpen). Le Wandelaar III étant un ancien « Admiraler », navire léger et à fortiori rapide mais plus apte à régater dans le Solent qu'en mer du Nord. Son Second, Willy, nous cria dans l'excitation du départ: « Hé! Zénobe, regardez bien c'est la dernière fois que nous voyez le Wandelaar III... »; Pas de commentaire mais qui vivra verra!.

Cette course fut pour nous et probablement pour le Zénobe Gramme une des meilleures courses de toute sa carrière. Une carte est ici nécessaire pour expliquer notre tactique et notre... brin de chance.

Nous prîmes l'option de profiter du courant portant et permanent du « SKAGERAK » en tablant sur un vent tournant au SW. Les autres navires de notre classe, en général beaucoup plus performants firent route vers la pointe N du Danemark où ils rencontrèrent un fort courant contre dans une mer assez dure pour des tonnages légers... ils tirèrent des bords sans gagner du terrain pendant que nous, plus au large faisons déjà route sud vers la ligne d'arrivée. Nous dûmes comme dans toute régates contourner une balise représentée ici par la « NORTH SEA PLATFORM ». (presque entièrement démolie - certains la cherchèrent sans la trouver).



«le vent tombe, la vitesse diminue, heureusement le courant s'inverse favorablement. Mon coeur se serre, allons-nous perdre ici tout le bénéfice de notre belle course à ± 30 nautique du finish». Je sais que si le vent apparent est inférieur à 10 noeuds avec la voilure normale rien ne se passe. J'appelle l'équipage sur le pont: «parez à hisser le genaker»! après 20 minutes de préparation nous envoyons cette magnifique voile de 400M2 au couleurs de la Force Navale. Les matelots réagissent par des Hooo! tant elle est grande et belle. Sitôt la voile bordée, la vitesse augmente 2, 3, 4, 5 noeuds, l'espoir revient, nous faisons route dans la bonne direction. Le vent force un peu

et adonne ce qui nous permet de filer 8 noeuds par vent de travers avec 560M² de toile. La fin de course est excitante car je m'amuse à loffer un autre concurrent... mais rien à faire il est beaucoup trop rapide. Tout l'équipage est sur le pont paré à amener le genaker en catastrophe si le vent force encore. Les écoutes sont dures comme du béton et il faut beaucoup d'expérience et de doigté pour les filer en grand (vite mais pas trop). Patrick De Wulf, notre télégraphiste Bootzman a acquis cette dextérité à force d'exercices et de brûlures! Nous franchissons la ligne d'arrivée le 05 août et quelques heures plus tard nous embouquons le port d'Esbjerg où l'Amiral Valling RN (R) (le Chair-

man) et le Directeur de course Ron Daswell nous congratulent pour notre résultat: 2ème dans notre classe et 5ème au général en temps compensé sur 92 participants. (Wandelaar III est arrivé après nous, la «queue entre les jambes».) Quelques jours plus tard, devant un quai vide et sous une plu... Nous appareillons sans notre pavillon et à 15 heures précises nous hissons les couleurs en criant: «Vive le Roi - leve de Koning» (moment de la prestation de serment du Roi Albert II devant le Parlement). Le voyage de retour fut très agité car devant Hoek van Holland nous avons essuyé une tempête de force 9 à 10 du SW.

Nous arrivâmes à Antwerpen en compagnie d'autres voiliers pour participer à l'Eurosail 93, un des nombreux événements qui salue la capitale culturelle de l'Europe.

Le 17 août, nous rentrions au bercail en compagnie de notre fameux prédecesseur, le voilier école MERCATOR.



Enseigne de Vaisseau
Vittone Alain
Commandant A958

RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT ANNUEL «MAINTENANT»

par versement / virement de 500,- BEF sur notre compte en banque
n° 473-6090311-30 de NEPTUNUS, Oostende.

Vous pouvez également prendre un abonnement de soutien de 750,- BEF
ce qui correspond au prix de revient réel de la revue,
ou mieux encore... un abonnement de bienfaiteur 1.000,- BEF



COLUMBUS EN FILATELIE

REIS 1 DEEL 2

Al toont Columbus zich soms gecharmeerd door de leefwijze en het voorkomen van de inboorlingen, is hij vooral een koele inspecteur. Hij taxeert de volgzzaamheid of agressiviteit van de inboorlingen, de hardnekkigheid van hun heidense praktijken. Inboorlingen oppakken om hen mee te voeren naar Spanje en ze daar te tonen - de meesten zullen er snel wegwijnen - is voor hem een vanzelfsprekendheid. Hij zoekt echter meer dan zijn expeditiegenoten, een goede verstandhouding met de inboorlingen.

Vooral ook omdat het zou kunnen gaan om bewoners van het rijk van de grote khan van China, een heerser die te vriend moet worden gehouden. Want we moeten niet vergeten: hij waant zich in of nabij het China van Marco Polo, Cathay, of in ieder geval in of nabij de archipel van eilanden voor de kusten van Cathay, waaronder Cipango (Japan).

Als hij naar het zuiden zou varen, zou hij een koning vinden die grote vaten vol goud heeft. Het eiland waar zij voor het eerst voet aan land hadden gezet was tamelijk groot en heel vlak, en er was veel water. Er waren geen bergen.

Columbus besloot geen tijd te verliezen en door te varen op zoek naar het eiland Cipango. Ze kregen zoveel eilanden te zien dat ze niet konden besluiten naar welk het eerst de steven te wenden. De indianen die hij had laten oppakken konden er meer dan honderd benoemen. Uiteindelijk besloot hij koers te zetten naar het grootste. Alle eilanden waren bewoond en voerden oorlog tegen elkaar. Hij noemde het grote eiland Santa Maria de la Concepción. Dit gebeurde op maandag 15 oktober.

De hangmat

Mogelijk waren er op deze eilanden veel dingen die hem onbekend zijn gebleven omdat hij geen tijd wilde verliezen en verder wou varen om goud te vinden. Het volgende grote eiland dat in zicht kwam noemde hij Fernandino.

Van enige vorm van godsdienst was niets te bespeuren.

Columbus dacht dat ze heel snel Christenen zouden worden, want deze indianen waren vlug van begrip. Op het eiland zagen ze geen enkele andere diersoort dan papegaaien en hagedissen.

De matrozen die water waren gaan halen, vertelden dat ze in de huizen van de indianen bedden en bekleding gezien hadden vervaardigd van katoen dat geknoopt was als een visnet. Hier maakten de Europeanen voor

het eerst kennis met de hangmat. Telkens weer vertelden men hem over plekken waar het goud in hoopjes voor het oprapen zou liggen.

Het was Vrijdag 19 oktober. Er heerste een zuidenwind. Ze hadden de bedoeling rond het hele eiland te varen en de bemanning geen rust te gunnen voor ze Samoet, het eiland of de stad waar al dat goud te vinden was, gevonden hadden. Het karveel Pinta werd naar het Oosten en naar het Zuidoosten gezonden, het karveel Niña naar het Zuidoosten, en het admiraalschip eveneens naar het Zuidoosten. Na een uur of drie varen werd in het oosten een eiland gezien dat volgens de indianen Samoet was. Het werd Isabela herdoopt. Er werd geland in een ronde diepe baai die Cabo Hermoso werd genoemd. De bedoeling was wanneer hier grote hoe-



Op het eiland zagen ze geen andere diersoort dan papegaaien en hagedissen.



De Europeanen maken voor het eerst kennis met de hangmat.

veelheden goud of specerijen zouden worden aangetroffen hier lang genoeg te blijven tot zij er zoveel mogelijk van in bezit hadden. Om deze reden hadden de Spanjaarden geen enkel ander programma dan voorwaarts te gaan tot ze goud gevonden hadden. Op zondag 20 oktober gingen ze aan land. Er werden boombladeren en planten verzameld en aan boord gebracht. Columbus ontdekte aloë en liet daarvan een aanzienlijke hoeveelheid aan boord brengen omdat hij meende dat die vruchten zeer kostbaar waren. Alle waterkruiken werden gevuld. Goud werd er niet gevonden.

De admiraal besloot niet langer te talmen en afgaande op de aanwijzingen van de indianen door te varen naar een ander groot eiland dat Colba zou heten. Later zou Columbus dit Cuba noemen.

Was dit eiland eindelijk Cipango? We schrijven al 24 oktober en er werd de ganse dag Westzuidwest gezeild. De wind wakkerde geweldig aan en de schepen schoten vooruit maar de koers was onzeker. Op zondag 28 oktober werd voet aan land gezet op Cuba.

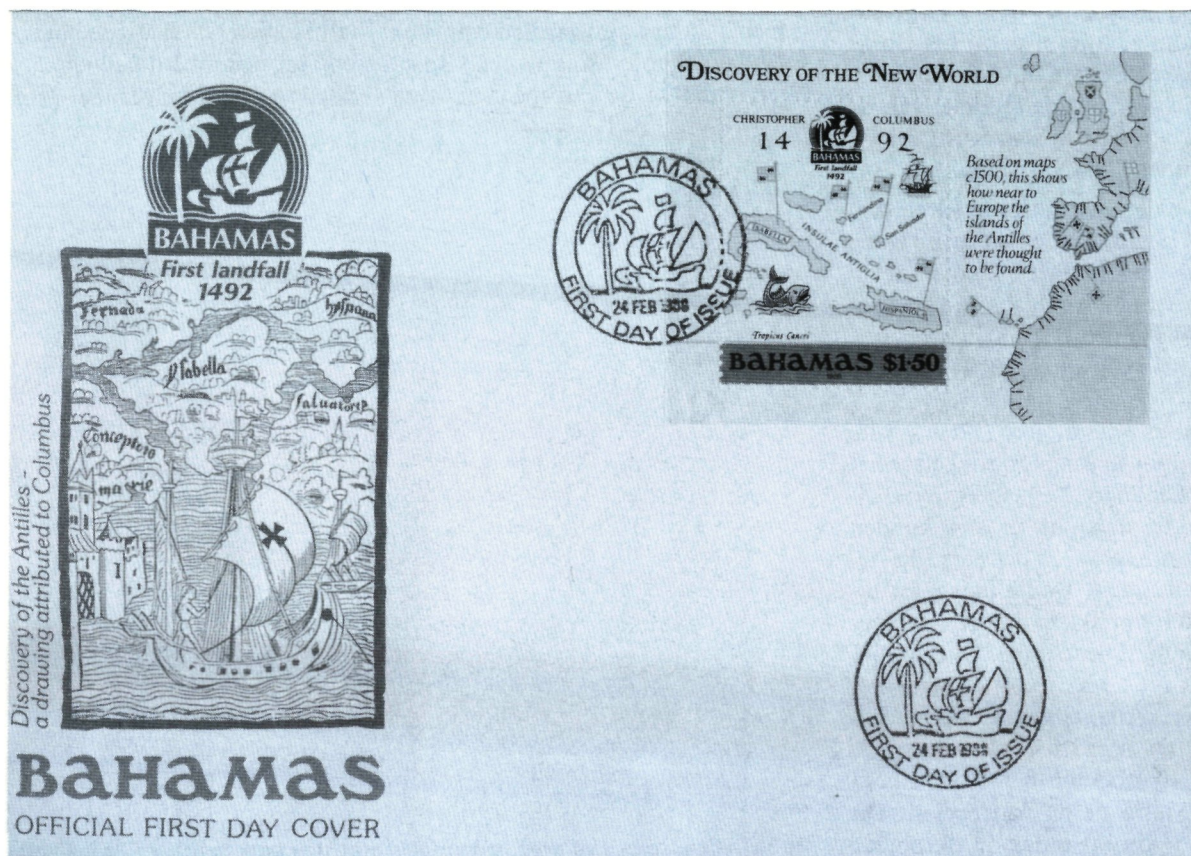
Tabak

Langs de oever zag men een overvloed van bomen, bloemen en vruchten. Het land is heel vlak, en toch zijn er weinig uitgestrekte maar zeer hoge bergen. De indianen vertelden dat er in het binnenland goud en parels te vinden waren. Goud was voor Columbus het teken van een rijke cultuur en dus van de nabijheid van het Chinese Rijk. Het grote historische misverstand van 1492 kreeg bizarre dimensies toen Columbus de diplomatieke geloofsbrief van het Spaanse koningspaar en het Latijnse paspoort van de Paus uit zijn scheepskuis haalde en overhandigde aan zijn tolk Luis de Torres die het binnenland werd ingestuurd samen met enkele gidsen.

Na drie dagen lopen door het tropisch woud kwamen de Torres en zijn metgezellen in een nederzetting van zo'n 50 hutten. Dit was dan het beloofde schattendorp Colbacan. In plaats van de hoofdstad van China met grote tempels en paleizen troffen zij een armzalige verzameling van Taíno hutten aan.

In plaats van een grootse ontvangst door de mandarijnen die hij kende van de verhalen van Marco Polo,

Het eiland Isabela.



moest Luis de Torres zich deze primitieve toestanden laten welgevalen. Hij hield de diplomatieke portefeuille zorgvuldig bij zich.

Op de terugweg naar de kust deed hij echter een ontdekking die verregaande gevolgen zou hebben. De Torres schreef in zijn reisverslag hierover het volgende: «Wij zagen mannen en vrouwen lopen die een houtvuurtje droegen en daarop gevlochten bladeren in brand staken om vervolgens de rook door hun neusgaten op te snuiven. Zij werden daar zeer tevreden van en zij noemden deze bladeren 'tobacos' in hun taal.»



Tobacos, een ontdekking met verregaande gevolgen.

De fabels van de Taínos van oostelijk Cuba over een nabij eiland met goudbedekte stranden leidde tot de eerste daad van insubordinatie in de Spaanse kolonisatie van Amerika. Op woensdag 21 november besloot Kapitein Martín Alonso Pinzón, eigenaar van de Pinta, op eigen houtje oostwaarts te zeilen zonder zich te bekommeren om de rest van de expeditie. Dit initiatief, ingegeven door pure goudkoorts, was de eerste ongehoorzaamheid tegen Commandant Columbus na de ontdekking van vaste grond aan de overzijde van de oceaan. Er zou nog veel meer insubordinatie, rebellie en verguizing volgen tegen de eigenzinnige man uit Genoa.

Vrijdag 23 november: Achter de kaap die hij voor de boeg had rees een hoger gelegen landmassa op welke door de Indianen die bij hem waren Bohía werd genoemd. Ze meldden dat dit eiland zeer uitgestrekt was en dat daar mensen woonden die in hun voorhoofd één enkel oog hadden. Verder woonden daar ook kannibalen voor wie ze een grote angst hadden. Ze waren stom van ontzetting toen ze merkten dat de Admiraal in die richting voer, want ze zouden op-

gegeten worden. Dat kannibalenvolk zou ook goed bewapend zijn. Eerst waagde hij niet dit land dicht te naderen, want hij had de indruk dat de golven in die opening tussen de bergen heel woest waren. Ten slotte bereikte hij de Mar de Nuestra Señora, waar de eilanden zo talrijk zijn. Hij liep de haven binnen nabij de route naar de eilanden.

Masten voor Spaanse schepen

Zondag 25 november: Voor zonsopgang ging hij in de sloep om de kaap aan de zuidoostelijke kant van het eiland te bekijken. Terwijl hij hiermee bezig was werd door de scheepsjongens geroepen dat ze pijnbomen zagen. Deze waren zo groot en indrukwekkend dat er geen woorden voor zijn. Deze bomen, zo stelde hij vast, konden gebruikt worden bij de scheepsbouw. Ze konden een massa planken en masten leveren voor de grootste Spaanse schepen. Hij zag ook eiken en een goede waterstroom met erbij het benodigde materiaal om watermolens te bouwen, waarmee het hout gezaagd zou kunnen worden. Elk gewenst aantal schepen kon daar gebouwd worden, wanneer de nodige werktuigen daar gebracht zijn. Hout was er al en pek kon er in grote hoeveelheid gemaakt worden. Hij verzekerde dat hij dit terrein nog niet een honderste van de lof toezwaait die het verdient.

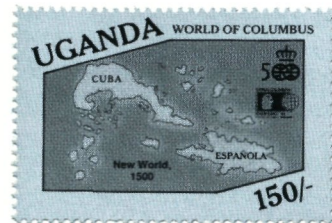
Bij zonsopgang lichtte hij het anker bij Puerto de Santa Cathalina. Hij zeilde verder langs de kust, met een lichte zuidwestelijke wind koers aanhoudend naar de Cabo del Pico die naar het zuidoosten lag. Daar aangekomen vond hij in het Zuidoosten een volgende kaap die 60 mijl verder lag. Overal waar ze aan land gingen vonden ze sporen van mensen.

De matrozen vonden in een huis ook een mensenhoofd in een mandje, met een omgekeerd mandje bij wijze van deksel er bovenop. Het hing aan een balk. Een zelfde vondst deden ze nog in een ander dorp. De Admiraal had het idee dat het ging om hoofden van mannen die in de families een leidinggevende rol hadden gespeeld. Want die huizen waren zo ingericht dat veel mensen onder hetzelfde dak woonden.

Hevige regen en tegenwind op zaterdag 1 december belette hem uit te varen. Hij plantte bij de toegang tot de haven die hij Puerto Santo noemde

een groot kruis op een natuurlijk rotsfundament.

Op 6 december ontdekte hij een eiland dat hij Española doopte wegens de gelijkenis met de Spaanse kusten. De eerste baai die hij binnenvoer doopte hij San Nicolás naar de heilige van die dag. Het heet daar nu Saint Nicolas de Môle in Haïti.



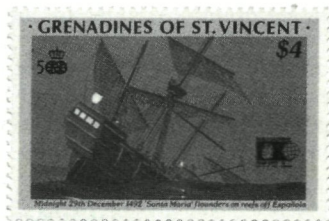
Het eiland Española

De indianen die hij van de eilanden had meegenomen, voelden nu het hevige verlangen om naar hun eigen streken terug te keren. Ze verkeerden in de veronderstelling, aldus de Admiraal, dat hij hen, nadat ze van hier waren vertrokken, naar huis zou brengen. En nu gingen ze het verdacht vinden dat hij geen koers zette naar hun woonplaatsen. Het was voor de Admiraal aanleiding om hun adviezen niet langer te vertrouwen. Toen op vrijdag 7 december de wacht van zonsopgang verstreken was, hees hij de zeilen en vertrok hij uit de haven van San Nicolás. De hele kust vertoonde een zelfde beeld: heel hoog oprijzend land en een diepe zee. Rond een uur in de middag dreigde er onweer en hij besloot een haven die hij Puerto de la Concepción noemde binnen te lopen. Vanwege het hondeweer zat hij hier vast. De huidige republiek Haïti beslaat het westelijk deel (een derde) van dit gebied, terwijl de huidige Dominicaanse Republiek de rest beslaat.

Vast

In de nacht van 24 op 25 december toen ze met weinig wind onderweg waren van de Mar de Santo Tomás naar Punta Santa, waar ze aan het einde van de eerste wacht, rond 11 u, een *legua* vandaan waren, besloot de Admiraal om te gaan slapen. Hij had twee dagen en een nacht zijn bed niet gezien. Omdat het weer zo vredig was besloot ook de matroos die het roer bediende, te gaan slapen.

Hij liet het roer over aan een scheepsjongen, iets wat door de Admiraal al vanaf het begin van de reis streng verboden was. Wind of geen wind: het was ondenkbaar dat een scheepsjongen het schip bestuurd. De matrozen hadden toen de hele kust gezien en ook de zandbanken die ruim 3 leguas naar het oostzuidoosten lagen. Ze hadden gezien waar het veilig varen was. Dit was de eerste keer gedurende de hele reis, dat de Admiraal zich verliet op de waarnemingen van matrozen. En toen zette de stroming het schip op een van die zandbanken die zelfs in de nacht nog goed te zien zijn. Het schip gleed zo zachtjes op de zandbank dat de schok nauwelijks te voelen was. Maar de scheepsjongen merkte dat het roer de bodem raakte en hoorde het geluid van de branding, hij wekte met zijn kreten de Admiraal, die dadelijk kwam toegesneld.



De Santa Maria gleed zachtjes op de zandbank.

De stuurman die de wacht had verscheen ook. De Admiraal gaf hem en de anderen, de opdracht de sloep die achter het schip werd gesleept naar de achterplecht te trekken en een anker naar het achterschip te brengen. De bedoeling was met de sloep het anker op enige afstand van het vastgelopen schip te brengen, het dan neer te laten en het te benutten als stevig steunpunt bij pogingen het schip los te trekken.



De poging om het schip los te trekken.

De stuurman sprong met een grote ploeg in de sloep. De Admiraal veronderstelde dat ze zijn bevelen gingen

uitvoeren. Maar hun enige gedachte was vluchten naar het karveel dat een halve legua voor hen uitvoer. Het karveel weigerde ze aan boord te nemen dus moesten ze terug van waar ze kwamen. Al hield de scheepsconstructie het, planken braken los. Om zijn bemanning in veiligheid te brengen begaf de Admiraal zich toen naar het karveel Niña.

Toen het licht werd stuurde hij een sloep naar het land en riep de hulp in van de hem goedgezinde indianen om met behulp van hun kano's alles wat bruikbaar was aan wal in veiligheid te brengen.



De indianen helpen alles in veiligheid te brengen.

Bijna niets ging verloren. Hij zag nu in dat God hem aan de grond had laten lopen omdat hij wilde dat de Admiraal op die plaats een kolonie zou stichten. De omstandigheden hier, zo vertelde hij, waren daartoe zo gunstig dat het gebeuren niet gezien moet worden als een ramp maar juist als een wending ten goede.

Onmiddellijk gaf hij opdracht hier ter plaatse een fort te bouwen met een brede gracht eromheen.

Aangezien hem nog maar één schip restte leek het hem niet verstandig zich nog langer bloot te stellen aan de gevaren die hij zou lopen als hij doorging met het ontdekken van nieuwe gebieden. Hij meent dat deze ongemakken de schuld zijn van de desertie van de Pinta.

Diego de Araña, Pedro Gutiérrez en Rodrigo de Escobedo werden aangewezen om het bevel te nemen over de achterblijvers.

De Admiraal liet op het eiland Hispanola 39 mannen achter.

Hij liet alle goederen die bestemd waren voor de ruilhandel achter zodat men ze kon ruilen tegen goud indien de gelegenheid hiertoe zich zou voordoen. Verder werd proviand zoals

scheepsbesluit, wijn, wapens, enz..., voldoende voor meer dan een jaar ter plaatse gelaten. Bekwame vaklui zoals een timmerman, een breekwerker, een kanonnier die verstand had van mechaniek, een kuiper, een geneesheer en een kleermaker behoorden tot de achterblijvers.

Met de overigen reisde hij met de Niña verder.

Hij merkte hier op dat hij, als hij het karveel Pinta bij zich had gehad; hij zeker wel een vat vol goud had meegebracht. In dat geval zou hij het niet te riskant gevonden hebben om dicht langs de kust van deze eilanden te varen, een avontuur dat hij nu, met geen ander schip in de buurt, niet aandurfde. Want hij wilde voorkomen dat een onvoorziene hindernis hem zou beletten terug te keren naar Castilië met het verslag dat hij aan de koning en de koningin verschuldigd was: het verslag van al zijn ontdekkingen. Het was ondertussen 4 januari geworden en Columbus besloot nu de ankers te lichten. Met weinig wind zeilde hij voorzichtig een noordwestelijke koers. Op 6 januari zag een matroos de Pinta met de oostenwind achter, naderen. Martín Alonso Pinzón kwam naar het karveel Niña, het schip van de Admiraal, om zijn excuses aan te bieden. Nadat Martín Alonso naar het eiland Beneque was gezeild en daar geen korrel goud had gevonden, was hij weer naar de kust van Hispanola gegaan, omdat andere indianen hem weer iets anders hadden verteld. Die hadden namelijk beweerd dat op het eiland Hispanola, dat de indianen Bohio noemen, massa's goud en veel goudmijnen waren. De Admiraal ontdekte dat de Pinta door ruilhandel in het bezit van veel goud is gekomen. De helft hiervan had Martín Alonso voor zichzelf gehouden en de andere helft had hij verdeeld onder zijn bemanning. Dit was echter niet het tijdstip om straffen uit te delen. Hij besloot dus onmiddellijk terug te keren naar Spanje. Hij heeft immers gevonden wat hij wilde vinden en wenste geen verdere moeilijkheden met Martín Pinzón totdat Hunne Majesteiten zouden ingelicht zijn over zijn reis en over alles wat hij had ondernomen.

Eerste gevecht

Beide schepen bereikten de baai van Saman, in de Dominikaanse Republiek. Op 13 januari kwam het daar tot het eerste bekende gevecht tussen Europeanen en Indianen. Columbus noemde de baai naar dit gevecht: «Baai van de pijlen».

Op woensdag 16 januari vertrok hij uit de baai die hij Golfo de las Flechas heeft genoemd, eerst met een aflandige wind, later met een westenwind, koers houdend naar het oosten ten noorden om, zoals hij zegt, naar het eiland Carib te varen, waar het volk woont waarvoor alle bewoners van deze eilanden en landstreken zoveel angst hadden. Hij wilde zijn koers wijzigen in die richting en liet zeil minderen. Maar na 2 leguas varen wakkerde de wind zo aan dat de omstandigheden heel gunstig waren voor de terugreis naar Spanje. Hij merkte dat het moreel van de bemanning begon te zakken omdat werd afgeweken van de rechte koers naar huis en dat terwijl de beide karvelen lekten als een zeef.

Hij hernam de koers die regelrecht naar Spanje moest voeren.

In de nacht van 3 februari verscheen de Poolster heel hoog. Hij slaagde er niet in om de precieze hoogte te bepalen met behulp van het astrolabium of het kwadrant omdat de deining dat onmogelijk maakte. Overdag hield hij zijn oostnoordoostelijke koers aan.

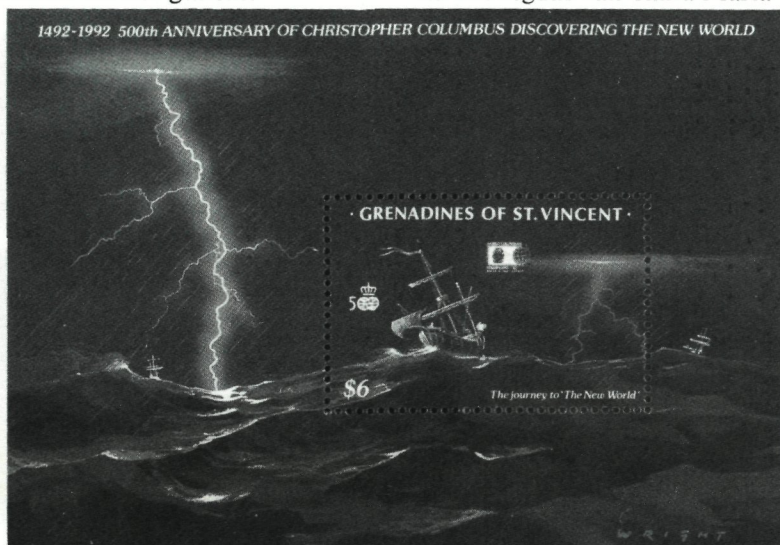


Hij slaagde er niet in de hoogte te bepalen.

Op zondag 10 februari werd aan boord van het karveel van de Admiraal de positie begroot door Vicente Yañez, de twee stuurlieden Sancho Ruys en Petro Alonso Niño, en Roldán. Volgens hun berekeningen voeren ze ver ten oosten van de Azoren en zouden ze het eiland Santa Maria niet op hun route vinden, maar wel

Madeira of het eiland Puerto Santo. De Admiraal berekende echter dat hij zou uitkomen op de Afrikaanse kust en het eiland Madeira bovenwinds voorbij zou varen.

Na zonsondergang en tot het weer dag werd had hij in de nacht van woensdag 13 februari te kampen met de wind, met zeer hoge zeeën en stormvlagen. De zee was geweldig woest. Zich realiserend dat hij in groot gevaar was, liet de Admiraal het schip drijven waarheen de zee het meenam want dat was het enige dat hij kon doen. Ook het karveel Pinta begon voor de wind uit te lopen en verdween uit het gezicht.



Zeer hoge zeeën en stormvlagen in de nacht van 13 februari.

Columbus gaf opdracht dat er geloot moest worden wie er op bedevaart zou gaan naar Santa Maria de Guadalupe, waarbij een waskaars van vijf pond zou moeten worden meege dragen. Hij liet alle bemanningsleden eerst zweren dat hij die door het lot zou worden aangewezen deze bedevaart zou ondernemen. Het lot viel wel op de Admiraal zelf. Niemand had nog hoop op redding. Allen beschouwden zich als gedoemd onder te gaan in de verschrikkelijke storm waar ze middenin zaten.

Vrijdag 15 februari na zonsondergang begon de hemel in het westen op te klaren en het zag er naar uit dat de wind daarheen ging draaien. Nadat de zon opkwam zagen ze vooruit naar het noordoosten, land. Sommigen meenden dat dit het eiland Madeira was, anderen zagen het aan voor de rots van Sintra in Portugal, nabij Lissabon.

Hij stuurde een sloep naar de wal en de eilandbewoners vertelden ze dat ze aangekomen waren op het eiland Santa Maria, een van de Azoren.

De Admiraal merkte hierbij op dat nu was gebleken dat zijn berekeningen juist waren geweest en dat hij het op de kaart goed had berekend.

Toen de matrozen de volgende dag aan wal gingen werden ze prompt ingerekend door de bevolking. De volgende dag kreeg hij na een moeilijke onderhandeling de bemanning terug. Op 27 februari raakte hij uit de koers als gevolg van de hoge golven en de hevige deining. Hij berekende dat hij nu 106 leguas van Santa Maria was.

Het was even na de zonsondergang van zondag 3 maart dat een hevige windstoot alle zeilen scheurde. Maar ze zagen tekenen die erop wezen dat ze dicht bij het vasteland waren. Toen de dag aanbrak herkende hij de rots van Sintra dicht bij de rivier waaraan Lissabon ligt.

Eindelijk thuis

Op 4 maart 1493 voer hij de Taag op, bij Lissabon. Columbus ging de Portugese koning uitleggen over zijn reis. De vorst liet hem verstaan dat de nieuwe landen hem leken toe te komen. Immers in 1480 waren alle eilanden in de westelijke Oceaan op de Canarische na, aan Portugal toegewezen. Maar hij dacht niet dat arbitrage nodig zou zijn. Toch maakte Columbus' reis een nieuwe regeling wenselijk. Die kwam er in 1494, toen Spanje en Portugal

in Tordesillas de wereld onder elkaar verdeelden.

Op woensdag 13 maart om 8 uur, met zeer hoog tij en noordnoord-westelijke wind, lichtte hij het anker en zette koers naar Spanje.

Op vrijdag 15 maart toen de zon opging was hij ter hoogte van Palos en tegen het middaguur liep hij de haven binnen waaruit hij vorig jaar op 3 augustus was vertrokken.

De Pinta liep iets na hem de haven binnen. Martín Pinzón had al een bericht gestuurd aan de koning en de koningin in Barcelona vanuit Bayonne, de eerste Spaanse haven waar hij aangemeerd had. Hij mocht zich echter niet bij hen aanmelden zonder zijn commandant, Columbus. Martín Pinzón was woedend en ontgoocheld omdat hij niet als eerste bij het koningspaar mocht komen.

zee over de Plaza Real in de binnenstad van Barcelona door een haag van duizenden toeschouwers omringd door de zes Taíno's en gevolgd door zijn drie kapiteins en een twintigtal officieren waaronder de stuurlieden, de schrijvers, de schatbewaarder en de officiële tolk. Een met hoogwaardigheidsbekleders volgepakte zaal is er getuige van hoe Columbus door de vorsten met eerbewijzen wordt overladen en dat hij zelfs - een buitengewone eer - bij hen mag neerzitten. Hij toonde hen het goud en de meegevoerde inboorlingen. In een zijkapel van het koninklijk paleis werden de zes Taíno's gedoopt. Het Spaanse koningspaar trad op als peetouders.

Als ervaren zeevaarder wist Columbus dat hij trots kon zijn op zijn zee-kundige wapenfeiten, maar als vertegenwoordiger van de Spaanse kroon



Columbus toont het goud en de meegevoerde inboorlingen aan Hunne Majesteiten.

Het scheepsjournaal is door Columbus afgesloten op de dag van zijn aankomst in de monding van de Taag, vrijdag 15 maart 1493. Nog vanuit Lissabon had hij in een bewaard gebleven kort relaas zijn ontdekkingen aan het Spaanse koningspaar gemeld en hij reist zo snel mogelijk, over land, naar de Spaanse residentie van dat moment, Barcelona. In de ochtend van de twintigste april schreed Columbus in vol ornaat van Groot Admiraal van de oceaan-

belast met het vinden van een nieuwe route naar Indië, moest hij erkennen dat zijn onderneming was mislukt. Zijn expeditie bracht slechts wat goud, een paar exotische veren en zes indianen mee terug naar Europa.

Oppermeester (b.d.) A. Jacobs

Rechtzetting:

Het zetduiveltje heeft lelijk huis gehouden in het artikel over Columbus en filatelie in het september 93-nummer:

op blz 25: Martín Pinzón lees reder in plaats van redder.

blz 26: dient men te lezen Las Casas i.p.v. las casas.

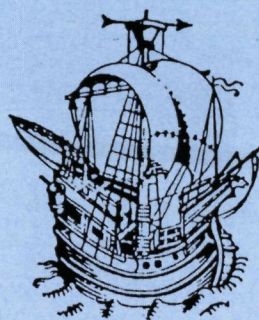
op blz 26 zeilden op drie augustus 1492 de scheepjes de Spaanse haven Palos uit i.p.v. in 1492.

Blz 26 en 27: de afbeeldingen met zandloper en kompas werden verwisseld.

Blz 27 en 28: de afbeeldingen met de dolfijnen en stormvogels werden verwisseld.

Blz 29: Later zwommen ze naar de sloepen i.p.v. zwoonnen ze.

Verder dient in gans het artikel Ni&na vervangen te worden door Niña.



DE ZEE EN DE KUNST

JAN DE SMEDT

Al vaker behandelden we in «Neptunus» twintigste-eeuwse schilders die, ondanks de zogezegd actuele kunstnormen waarbij figuratie vaak taboe was, toch met overtuiging «klassieke» waarden en genres bleven hanteren. Blijkbaar voldeden deze middelen voor hen nog afdoende om niet de weg van modernisme en geëxperimenteer te moeten inslaan. Bij het lezen van veel «officiële» literatuur over 20ste eeuwse kunst, bij het bekijken van evenveel «officiële» tentoonstellingen constateren we telkens weer dat het om een bijna doodgewezen groep gaat, waarover critici wat meewarig doen. Het was dus hoog tijd om eens een aantal namen op een rijtje te plaatsen. Vandaag voegen we er nog één aan toe: Jan DE SMEDT.

We kunnen zijn biografie «rustig», «sereen» en «bescheiden» noemen: geen romantische bevliegingen, geen gestamp tegen heilige huisjes. Het is het leven van een stille werker.

Geboren te Mechelen op 7 februari 1905 werd hij in 1922 leerling van de bootseerklas aan de Mechelse kunstacademie en tijdens zijn legerdienst (1924-25) aan die te Leuven.

In 1927 hervat hij met veel goed gevolg de cursussen te Mechelen, tot 1930. Dan is het de Kon. Academie te Brussel waar hij zich van 1930 tot 1934 vervolmaakt in de beeldhouwklas. Zijn loopbaan is voorspoedig: opdrachten voor gedenkplaten, een gelukkig huwelijk met Camilla VAN PETEGHEM, een benoeming als leraar aan de Academie te Mechelen in 1939. Met als donkere wolken eigenlijk alleen Wereldoorlog II, dan het



JAN DE SMEDT

«Deemstering» (1947/1951) Doek op paneel, 20 × 27 cm.

overlijden van de moeder, zware momenten waar elkeen door moet in het leven, en de overstroming van februari 1953 die zijn atelier zware schade toebracht en de kunstenaar moreel knakte. Hij overleed te Mechelen op 17 september 1954.

Jan DE SMEDT was dus een schilderende beeldhouwer: portretten, landschappen, interieurs, figuren, stadsgezichten... Het ontstond allemaal in de schaduw van het beeldhouwwerk.

Voor «Neptunus» spitsen we ons tenslotte even toe op de specifieke marines in zijn oeuvre. De zeegezichten zijn er een welomschreven groep, ontstaan tussen 1945 en 1951. Laat dus. Ze hebben rechtstreeks verband met DE SMEDT's jaarlijkse vakanties aan de Belgische kust in die tijd. Blankenberge, Knokke, Lombardsijde. Er zijn de marines die in-situ ontstonden en de grotere formaten die in het atelier werden opgezet.

DE SMEDT zuiverde zijn marines van alle bijkomstigheden, details en accessoires. Op slechts enkele werken komen er figuren, een kustlijn, schepen of bv. een boei voor.



JAN DE SMEDT
«Ebbe» (1947) Doek op paneel, 27 × 36,5 cm.

Jean RYCKOORT, Door BOEREWAARD, Armand DELWAIDE of Jean GOVAERTS.

Maar toch was DE SMEDT geen slaafse navolger. Dit expressionisme ging bij hem steeds gepaard met een sterk gevoel voor delicate kleur- en atmosfeerweergave, iets wat de anderen nogal «zwart-wit» stelden. Beide tendenzen, expressionisme en een bijna Turneriaans gevoel, komen bij DE SMEDT zeer geslaagd samen.

DE SMEDT was geen marineschilder van het type van een KAISIN, een FREDERIC of een ROYON, kunstenaars die zich bijna volledig enkel en alleen aan het zeegezicht wijdde. Bij hem zijn de marines - in tijd en numerieke omvang - slechts een beperkt aspect van een veel rijker oeuvre.

Zijn schilderstijl sluit grotendeels aan bij deze die PERMEKE ontwikkelde voor zijn expressionistische marines, zo'n twee decennia eerder.

DE SMEDT was niet de enige die voor deze «Permekiaanse» oplossing opteerde voor het eigentijdse marineschilderen. We denken bv. ook aan

Norbert Hostyn,
conservator Sted. Musea Oostende.



Foulard pour dames
Damessjaal «Belgian Navy»

450,- BEF + 35,- BEF portkosten

450,- BEF + 35,- BEF frais d'envoi.

WORLD'S SALVORS REPORT RECORD PROPERTY SALVED

Property salved by the members of the International Salvage Union (ISU) reached a record level in 1992. During the ISU's Annual General Meeting in Antwerp today, the 44 member companies heard that property salved exceeded £ 1 billion in value for the first time.

The ISU's 1993 AGM elected Captain Okkert E. Grapow as President, in succession to Klaas J. Reinigert. Commenting on the record figure, «Okkie» Grapow said: «The total value of property salved under no cure - no pay services last year amounted to £ 1,057.6 million - an all-time peak and a very substantial increase on 1991. The outcome underlines the scale of the ISU membership's service to the world maritime community».

In its February 1993 report, a joint industry body - the Salvage Working Group - recommended, inter alia, that prequalification, together with standard tendering procedures and contract forms, should be introduced for wreck removal and other «wet salvage» tasks.

During the AGM, ISU members welcomed the agreement reached with the Baltic and International Maritime

Council (BIMCO) concerning new contract forms for «wet salvage» («WRECKCON», for lump-sum contracts and «WRECKHIRE», for daily rate agreements). At the invitation of the Salvage Liaison Group, the successor body to the Salvage Working Group, the ISU is now considering a new quality initiative - a prequalification system and standard tendering procedures for wreck removal.

During the AGM, ISU members reviewed other key events over the past year which concern the salvage industry. They include:

- Other Salvage Working Group recommendations concerning the future of salvage, together with moves to implement these proposals.
- The International Maritime Organisation's declaration that the improvement of salvage services is a high priority task.



The 97,000 dwt tanker Freja Svea provided an unusual view for the citizens of the English town of Redcar in February 1993. The vessel was driven ashore in severe weather. Salvors refloated the vessel. She was towed to Rotterdam for redelivery.

— European Commission adoption of a «Common Policy on Safe Seas», which makes specific reference to the need for coordinated action to ensure the availability of salvage services.

— Studies now under way, in the USA and UK, to assess the availability of salvage resources for pollution defence and other emergency tasks.

Okkie Grapow said, «The ISU has made good progress this year. The Salvage Working Group initiative generated greater awareness of the value of salvage services. New contract forms for wet salvage were accepted by BIMCO. The Salvage Working Group's support for higher remuneration for salvors has had a positive impact, in that the level of awards and settlements has improved, albeit modestly, in recent months.

«Our task over the next year is to draw closer to salvage service users, including the P&I community. We need to formulate common industry positions on a series of important issues, including the role of salvors in pollution defence. We need industry consensus in order to contribute effectively to the forthcoming dialogue with the IMO, other inter-governmental organisations and individual governments, eager to strengthen salvage capability in areas of the world which are heavily trafficked and vulnerable in the environmental sense.

«With pollution prevention a major priority, the public interest dimension of salvage continues to grow. It is vital that the maritime industry speaks with one voice on these issues.

«It is also encouraging to note that, over the past year, both the IMO and the European Commission have expressed the view that salvage should remain firmly in the private sector, on grounds of efficiency and effectiveness.»

During the Antwerp AGM, three salvage companies became members of the ISU: Jinil Salvage & Ind. Co. Ltd, of Korea; Bukser Og Bjergning A/S, Norway; and Transpacific Towage Inc. of the Philippines.

Verdienstelijke benoeming

Op 24 september 1993, tijdens een plechtigheid in de Mess Officieren te Oostende in bijzijn van vrienden en familie, werd de heer Maurice Michielsens benoemd tot Ere-Tweedemeester in de Zeemacht.

De benoeming, een gebaar van erkentelijkheid, werd uitgesproken door de Stafchef Divisieadmiraal W. Herteleer.

Dat Ere-Tweedemeester M. Michielsens zich profileert als een bijzonder sociaal mens, steeds bereid anderen te helpen is algemeen bekend.

Maar dat hij een ongewone vaste band met de Zeemacht en het Maritieme onderhoudt, samen met de positieve uitstraling, zijn deze van een moeilijk in te schatten waarde voor de Zeemacht.

Dat Maurice Michielsens een verdienstelijk persoon is getuigen zijn talrijke eretekens en onderscheidingen:

Gouden Medaille in de Orde van Leopold II

Arbeidsereteken 1e Klas

Burgerlijke Medaille voor Moed en Zelfopoffering

Bronzen Medaille van Sportverdienste

Bronzen Medaille Carnegie Hero Fund

Ridder in de Orde van het Belgische Kruis

Zilveren Kruis van Verdienste van de Ridders met zwaarden.

Eretoken Poolsleger en een Oostenrijkse onderscheiding.

Gouden Medaille van het B.L.O.S.O.

Zilveren Medaille van het B.L.O.S.O.

Medaille van de provincie West-Vlaanderen

Medaille van de Stad Brugge.



Ere-Eerste Matroos benoemd door Vice-Admiraal A. Schlim

Ere-Kwartiermeester benoemd door Vice-Admiraal J. De Wilde

Dat hij niet alleen in maritieme kringen een graag geziene gast is bewijst zijn populariteit in de Stad Brugge waar hij als volksfiguur het best gekend is als «Maurice van de bootjes».

Met de gelukwensen vanwege het Redaktieteam.

Willy Bosteels

ZEEVAARTPOLITIE TOT VOLWAARDIG POLITIEKORPS

Vorig jaar werd het 150-jarig bestaan van de wet op de Zeevaartpolitie herdacht. Onder het motto «de wet op de Zeevaartpolitie: 150 jaar oud: de Zeevaartpolitie: 150 jaar jong», gaf wijlen Bestuursdirecteur Kapitein-ter-lange omvaart H.J. VINCKIER een aantal beschouwingen over de toekomst van de Zeevaartpolitie in België.



Veiligheid primeert

De veiligheid van de scheepvaart diende te worden verzekerd door een aantal politiewetten. Tot op de datum van het verschijnen van betreffende wet bestond die veiligheid niet en waren er nagenoeg geen nationale reglementen of regelingen voor het scheepsvaartverkeer en het toezicht daarop. De administratieve regelingen werden sedert 1815 overgelaten aan gemeentelijke overheden (waterschouten) te Antwerpen, Oostende, Gent. Pas later nam de nationale overheid de problematiek van de zeevaartpolitie tot haar bevoegdheid. Na de Wet op de Zeevaartpolitie van 27 september 1842, kwam in 1849 de wet «houdende tucht- en strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij» tot stand.

Herinneren wij er ook aan, dat na de hereniging van België met Nederland een zeevaartpolitie die tamelijk goed op de huidige geleek, was opgericht bij een besluit van 2.2.1816 van Koning Willem I der Nederlanden, waarbij er te Antwerpen en te Oostende Waterschoutsambten werden opgericht, zoals er in enige plaatsen van de Noordelijke provincies reeds bestonden.

Deze waterschouten (baillis maritimes) waren als commissaris van politie onder het gezag van de lokale overheid geplaatst.

Na de Belgische omwenteling bleven de Waterschouten, als gemeentelijke politie, verder hun functie uitoefenen.

Ze bekommerden zich echter meer om de lokale belangen. Hun functies van openbaar belang, zonder aan- en afmonsteren, aanhouding van deserteurs, aan de ketting leggen van schepen, werden bij gebrek aan gemeentelijke belangstelling en éénvormige instructies van overheidswege, meer en meer in de vergeetheek geduwd. Voor de rederijen was deze toestand onhoudbaar geworden en de handels-

kamer van Antwerpen eiste de oprichting van een werkelijke zeevaartpolitie, ondergebracht in het staatsapparaat.

Deze «Nederlandse» regeling die ook nog bepaalde bevoegdheden inhield die thans door de havenkapiteins worden uitgeoefend, werd dan uiteindelijk door de wet van 27.9.1842 definitief afgeschaft. De grondslag van de zeevaartpolitie zoals ze thans nog uitgeoefend wordt, was gelegd.

De wet bevat slechts vijf artikelen, waarvan de 3 eersten onze speciale aandacht verdienen.

Artikel 1. - Waterschouten door de Koning benoemd, zijn belast met het toezicht over en de politie van de zeescheepvaart. (Hierna volgde hun bevoegdheidsomschrijving).

Art. 2 - De Waterschouten zijn officier van gerechtelijke politie en staan als zodanig onder het toezicht van de procureur des Konings. Alvorens in dienst te treden, leggen zij de eed af vóór de rechtbank van eerste aanleg van hun standplaats. Hun bevoegdheid is evenwel niet beperkt tot het rechtsgebied van die rechtbank.

Art. 3 - De plaatselijke overheden blijven belast met de politie van de dokken en kanalen en van de daarin liggende schepen, alsmede van de logementen en andere openbare plaatsen welke de zeelieden bezoeken; met het toezicht over het inladen van ballast; met het nemen van maatregelen in geval van brand aan boord van in de dokken of kanalen van de stad liggende schepen; kortom met alle gemeentelijke politietiemaatregelen.

Deze organieke wet werd in de voorbije 150 jaar slechts éénmaal, op één punt van één artikel gewijzigd.

Door art. 19 van de wet van 5 mei 1936 op de havenkapiteins werd in art. 1.10° de bevoegdheid van de Waterschouten m.b.t. het aan de ketting leggen van schepen beter omschreven en uitgebreid (o.m. t.a.v. binnenschepen).

De vroegere reglementen bleven nog van kracht tot 1 april 1843, datum waarop het Belgische inrichtingsreglement bij K.B. van 8 maart 1843 in voege treedt. Waterschoutskantoren werden opgericht in de vaste havensteden der Kust en der Schelde. De bevoegdheden van lokaal belang werden op de gemeentepolitie overgedragen. De Waterschouten worden ingedeeld in vijf klassen: van eerste tot vijfde klasse naargelang de belangrijkheid van de haven.

Zij krijgen de beschikking over bijzondere agenten en matrozen.

Zij voeren nu de bevelen uit die hen door het bestuur van het Zeewezen worden gegeven. In het Staatsblad van 27 mei 1853 verscheen dan de uniformregeling voor de waterschouten met grande tenue, petite tenue épée enz.; zelfs aan het uiterlijk voorkomen werd gedacht. Het reglement van 1843 bleef nagenoeg ongewijzigd tot op 20.3.1914, datum waarop het in zulke mate werd omgewerkt als door de ervaring noodzakelijk was gebleken.

De Waterschoutskantoren te Leuven, Dendermonde, Brugge en Blankenberge, waarvan het bestaan niet meer gerechtvaardigd was, waren onder-tussen geleidelijk opgeheven, terwijl een nieuw kantoor was opgericht te Zeebrugge, met bevoegdheid tot Brugge en Blankenberge. Ingevolge de totale verandering door de eerste wereldoorlog teweeggebracht in de voorwaarden waaronder het scheepsvolk tot dan toe gevaren had, en als gevolg van verschillende sociale wetten ten gunste van de zeelieden en zeevissers, werden aan de Waterschout nieuwe bevoegdheden opgelegd.

Op 10 september 1929 verscheen een nieuw Koninklijk Besluit dat thans nog steeds het inrichtingsreglement van de Zeevaartpolitie vormt. Het coördineert en past de organieke regelen aan de nieuwe bepalingen van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij van 5.6.1928 en aan de wet van 5.6.1928 betreffende de Arbeid op Zeeschepen aan.

Sedert het verschijnen ervan deden er zich nog enige wijzigingen voor, zodat samengevat de huidige toestand zich als volgt voordoet:

Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart is belast met de inrichting en het hoger toezicht over de zeevaartpolitie.

De zeevaartpolitie ressorteert onder de Dienst Scheepvaartveiligheid van dit Bestuur.

De Hoofdwaterschout der Schelde met zetel te Antwerpen, is het hoofd van de zeevaartpolitie in de havens van Antwerpen en Gent, terwijl de Hoofdwaterschout der kust, met zetel te Oostende, de leiding heeft in de havens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort. De bevoegdheid van de Waterschout te Zeebrugge strekt zich uit tot de havens van Brugge en Blankenberge. De functies van de Waterschout, zoals ze opgesomd zijn in het inrichtingsreglement, kunnen onderverdeeld worden in drie hoofdgroepen. Een eerste groep betreft de Belgische schepen en de zeelieden die onder Belgische vlag varen (zeevisserij en koopvaardij). Een tweede groep betreft de personencontrole aan de maritieme grens en het toezicht over vreemde schepen en zeelieden tijdens hun verblijf in de wateren en havens van het Rijk. Een derde groep betreft het toezicht over en de algemene politie van de zeewateren.

Waterschout

De bevoegdheden van de waterschout zijn nog elders dan binnen het kader van het inrichtingsreglement der zeevaartpolitie van 10.9.1929 aangegeven. Ingevolge de gecoördineerde dienstplichtwetten moet de waterschout de aanvragen tot uitstel of vrijlating van de dienstplichtige zeelieden indienen, en beschikt hij over het recht van hoger beroep tegen de uitspraken van de militiëraden. Bij toepassing van de wet van 5.6.1972 op de veiligheid der schepen, waakt hij erover dat geen schip de haven verlaat of in de zeewateren vaart, wanneer het niet in staat van zeevaardigheid is of niet in het bezit is van een geldig certificaat van deugdelijkheid. Hij heeft, zoals de ambtenaren der zeevaartininspectie, het recht de overtredingen van de bepalingen van voornoemde wet en van het zeevaartinspectiereglement op te sporen en vast te stellen.

In het kader van het «Memorandum of Understanding on Port State control» afgesloten op 26 januari 1982 te Parijs, tussen vijftien Europese landen, waaronder België, werkt de zeevaartpolitie samen met de zeevaartinspectie bij het toezien op de naleving van internationale normen op het gebied van de gezondheid, en de veiligheid van opvarenden van schepen en van het marine milieu.

Geïnspecteerd wordt op de naleving van de navolgende verdragen: Solas

74, met protocol van 1978; Loadlines 1966. Marpol 73 met het protocol van 1978; I.L.O. conventie nr. 147, STCW 1978 en COLREG 1972. De waterschouten ontvangen de aangiften van arbeidsongevallen, overkomen aan boord der Belgische schepen, bij toepassing van de wet van 10.4.1971. Blijkt uit de aangifte dat de toepassing van deze wet op het aangegeven ongeval wordt betwist, dan stelt de waterschout een onderzoek in naar de oorzaken van het ongeval.

Ingevolge het koninklijk besluit van 12.12.1957 is de waterschout aangesteld om toezicht uit te oefenen op de levensmiddelen aan boord van Belgische schepen.

Aan de waterschout is verder het toezicht opgedragen betreffende de toepassing der internationale en nationale reglementering inzake de uitoefening van de zeevisserij en de maatregelen om de visstand en de schaal- en weekdierstand in zee te beschermen.

De waterschout is belast met het opsporen en vaststellen van alle inbreuken op de wet van 4.7.1962 op de verontreiniging van de zee door olie, en op haar uitvoeringsbesluiten. De zeevaartpolitie controleert de oliejournalen van de schepen in de havens, vnl. de tankschepen, alsmede de certificaten ter dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid in geval van schade door verontreiniging door olie, wanneer dit document vereist is. Buiten de bevoegdheden hier hoger opgesomd, komt de waterschout ingevolge uiteenlopende wetten en reglementen, nog tussen in tal van aangelegenheden met bestuurlijk of gerechtelijk karakter, die rechtstreeks en onrechtstreeks in betrekking staan met de zeevaart, de binnenvaart en de pleziervaart.

Verdere uitbouw en regionalisering

De uitbouw tot een modern, in maritieme kwesties gespecialiseerd politiekorps, waarmee begonnen was in de dertiger jaren, werd abrupt onderbroken door het uitbreken van de tweede wereldoorlog. In bezet België werden de waterschoutambten onder Duits militair gezag geplaatst. De Waterschouten die erin geslaagd waren aan de bezetter te ontkomen, kregen in Engeland de gelegenheid bepaalde functies weer uit te

oefenen. Te Brixham, New Lynn, Milfordhaven, Swansea en Fleetwood, werden er kantoren geopend ten behoeve van de Belgische zeevisserij en te Liverpool ten behoeve van de Belgische koopvaardij. Alhoewel de werkingssfeer vooral het administratieve domein bestreek, waren de Waterschouten toch belast met het onderzoek over alle scheepvaart misdrijven gepleegd aan boord van de Belgische schepen, waarvan de beoordeling werd opgedragen aan de in die tijd bestaande Belgische maritieme rechtbanken.

Na de tweede wereldoorlog hervatte de zeevaartpolitie onmiddellijk de taken haar opgelegd in vreedstijd. Bij regentsbesluit van 5.4.1950 werden er te Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge, maritieme brigades van de Rijkswacht opgericht. Ze verlenen de Waterschout nog steeds een bestendige hulp bij het toezicht op de opvarenden, de lading, en de lokalen van zeeschepen en binnenvaartuigen. De politiek ingezet in de dertiger jaren om voor de betrekkingen van Waterschout zeeofficieren aan te werven, wordt tot vandaag verder gevolgd. De spectaculaire uitbouw van onze grote zeehavens met de daarbij gepaard gaande uitbreiding van het havenareaal en de trafiektoenames heeft het Bestuur van het Zeewezen genoopt regelmatig de kaders van de zeevaartpolitie uit te breiden. De Waterschout kreeg nieuwe verantwoordelijkheden toegemeten.

De laatste jaren heeft het Bestuur van het Zeewezen geen inspanningen onverlet gelaten om ondanks budgettaire beperkingen de uitrusting van de zeevaartpolitie op het gebied van communicatie, zowel te land als te water, van de voertuigen, en zeker van de informatica te verbeteren. Sinds 1985 zijn de waterschoutskantoren aangesloten op het informatieverwerkend systeem van de Rijkswacht. In het kader van de informatisering van het Bestuur worden in alle standplaatsen van de zeevaartpolitie PC-netwerken tot stand gebracht en krijgen alle leden van de Zeevaartpolitie de gelegenheid op het Bestuur vormingssessies bij te wonen.

Als gevolg van de regionalisering is de complete staatsvloot (politieboten inclusief), die beheerd werden door het Bestuur van het Zeewezen en van de binnenvaart, in eigendom en beheer overgegaan naar het Vlaams Gewest, die ze echter middels een dienstverleningsovereenkomst opnieuw ter be-

schikking van de zeevaartpolitie heeft gesteld.

In zijn antwoord op een parlementaire vraag van de heer Loones beklemtoonde de Heer J.L. Dehaene, toen Minister van Verkeerswezen: «dat het algemeen belang een continu politietoezicht door de zeevaartpolitie in de territoriale zee en de erbuiten liggende exclusieve economische zone van België vereist en dat een dergelijk toezicht slechts kan uitgeoefend worden door een zeevaartuig dat in staat is om permanent ook in ongunstige weersomstandigheden in deze gebieden te kruisen» (einde citaat), waaruit blijkt dat de Zeevaartpolitie nood heeft aan een dergelijk robuust vaartuig. De evolutie van het internationaal zeerecht heeft een aanzienlijke uitbreiding met zich mede gebracht, door tal van nieuwe en gespecialiseerde wetten, vnl. op het gebied van veiligheid en milieu, van de aan de waterschouten toegewezen opdrachten met de daarmee gepaard gaande verantwoordelijkheden. Door de uitbreiding van de territoriale zee tot 12 zeemijl is een wereldscheepvaartroute onder het toezicht van de Belgische overheid gekomen, zodat de noodzaak van een volwaardige kustwacht zich des te meer laat voelen. Gelet op het feit dat de zeevaartpolitie ingevolge haar inrichtingsreglement belast is met de algemene politie van de zeewateren, komt zij bij uitstek in aanmerking om hierbij een hoofdrol te spelen, uiteraard in samenwerking met het Vlaamse Loodswezen, Leefmilieu, de Zeemacht, Landbouw en eventueel Douane. Tal van reglementsbeperkingen kennen aan de zeevaartpolitie bevoegdheid toe op de binnenwateren. De binnenvaart wordt trouwens nu reeds in de ambtsgebieden van de Waterschouten aan controles onderworpen. In de komende jaren, wordt een sterke toename van het scheepvaartverkeer op de binnenwateren verwacht. Indien noodzakelijk kan in een later stadium de zeevaartpolitie omgevormd worden tot een scheepvaartpolitie. Het Bestuur heeft daarom twee jaar geleden een plan tot reorganisatie, rationalisering en modernisering van de zeevaartpolitie bij de hogere overheid ingediend. Bedoeling hiervan is de zeevaartpolitie uit te bouwen tot een volwaardig nationaal politiekorps gespecialiseerd in scheepvaartzaken. Onontbeerlijk

hierbij is haar eigen korpsstructuur te geven en haar onder te brengen onder een eigen nationale operationele leiding. Dit is althans de wens van de betrokken administratieve middelen. *(Met dank aan de Dienst Scheepvaart en Veiligheid voor de verschaft informatie).*

IN MEMORIAM



De voorzitter van de Vriendenkring Zeevaartpolitie dhr. L. Vandenberghe meldt ons het heengaan van de Heer Jacques Vynckier - Bestuursdirecteur Hoofd van de Dienst Scheepvaart en veiligheid.

Amper 57 jaar oud betekent dit verlies een zware klap voor de Maritieme wereld.

Kapitein-ter-lange omvaart - Licentiaat in de Handels en Maritieme wetenschappen was hij Bestuursdirecteur bij het Bestuur van Maritieme zaken in de Scheepvaart.

Voorzitter van de Belgische Marine academie - Ere-voorzitter van het Kon. Belg. Zeemanscollege. Voorzitter van de examencommissie voor het Brevet Kapitein-ter-lange omvaart - voormalige Hoofdwaterschout over Schelde. Docent aan de Hogere Zeevaartschool.

Officier in de orde van de Poolster (Zweden).

Commandeur in de Orde van Leopold II.

Officier in de Leopoldsoorde. Hij overleed te Antwerpen op 24 oktober 1993, alwaar hij ten grave werd gedragen op zaterdag 31 oktober '93.

De Redactie van Neptunus biedt aan de familie en nabestaanden haar diepste gevoelens van medeleven aan.



Koninklijke bedanking



Afscheid van een Koning





Afscheid van een fregat — Bemanning Westhinder

50ste verjaardag Battle of Atlantic
Vlootshow met opwaaiende zomerjurken, bij 9 Beaufort



Albert en H.M. de Koningin



MARITIEM PANORAMA

RMT GAAT SCHEEP MET SALLY LINE

Eindelijk is onze staatsrederij RMT voor een nieuwe strategie gaan opteren in het vooruitzicht van de ingebruikneming van de Kanaaltunnel. Zowel de commerciële ro-ro trafiek als het toeristische verkeer van de Oostende-Doverlijn gaat achteruit zoals blijkt uit de recente statistieken. Het is dan ook goed voor RMT dat zij haar partnership met P&O op 1 januari 1994 opzegt om sloop te gaan met de rederij Sally Line die vanuit Oostende op Ramsgate opereert.

Toeristische trafiek degradeert

Of deze nieuwe poolvorming voor de toeristische trafiek van RMT de verwachte relance zal betekenen blijft vooralsnog een open vraag. Volgend jaar wordt de Kanaaltunnel operationeel en zal derhalve een geduchte concurrent worden van de maritieme veerdiensten die vanuit verdergelegen continentale havens op de Britse zuidkust blijven opereren. Daarom ook kan de nieuwe toeristische Kanaaldienst Oostende-Ramsgate het hard te verduren krijgen.

Een bijzondere attentie zal dan ook aan het rendement van deze lijn moeten geschonken worden. De huidige degradatie kan inderdaad niet blijven aanhouden. Ruim 233.000 passagiers zegden RMT vaarwel gedurende de eerste 9 maanden van dit jaar, dit is 12,9% achteruitgang t.o.v. 1992. Deze regressie is des te opvallend, daar de toeristische Kanaaltrafiek, globaal bekeken, een forse expansie kende in 1993.

Wanneer we nu de hieronder afgedrukte tabel I bekijken, merken wij dat deze regressie in gelijke proporties is afgetekend bij het ferry- en het jetfoilverkeer. Vooral de achteruitgang van de jetfoiltrafiek is verontrustend. Hoe zal deze veerdienst beter kunnen scoren met Ramsgate als aanleghaven?

Wat ook opvalt is dat de RMT-ferries het deze zomer bijzonder slecht hebben gedaan. De balans van de eerste 5 maanden van dit jaar wezen immers op een achteruitgang van 9,6% voor hun passagiersverkeer. Na afloop van de voorbije 9 maanden is deze regressie tot liefst 13,1% opgelopen. Dit wijst duidelijk op zeer slechte prestaties gedurende de zomermaanden, die uiteraard het toeristisch seizoen bij uitstek zijn.

Treinpassagiers verlaten RMT

Hierbij aansluitend moeten we ook vaststellen dat de passagierstrafiek van RMT verder slonk ondanks het invoeren van diverse formules voor begeleide dag- en weekendexcursies met jetfoil en/of ferries. Een promotiecampagne hiervoor werd in binnen- en buitenland gevoerd, maar ze leverde blijkbaar niet het verwachte resultaat op.

Ook constateren we dat het vooral de treinpassagiers zijn, die RMT verlaten. Inderdaad, de statistieken betreffende de vervoerde toeristische voertuigen wijzen op een achter-

Tabel I

Passagiers 1-9/1993	Aantal	Evolutie 1993/92
Ferries	1.317.352	- 13,1 %
Jetfoils	243.554	- 12,5 %
Totaal	1.560.906	- 12,9 %

uitgang van slechts 3,7% zoals blijkt uit tabel II hieronder. De gemotoriseerde passagiers blijven dus RMT trouw, terwijl de treinpassagiers voor kortere vaarroutes gaan opteren.

Ook deze vaststelling is bepaald verontrustend voor de verdere evolutie van de toeristische RMT-traffic. Eens het Belgische TGV-net in 1996 operationeel wordt, zal deze neerwaartse trend zich uiteraard nog scherper laten gevoelen. Tenzij Oostende Lines hiertegen de gepaste oplossing vindt, wat beslist niet van een leien dak zal lopen.

Om het toeristisch verkeer in goede banen te leiden, werd met British Rail een akkoord gesloten voor een semi-directe spoorverbinding Ramsgate-Londen vanaf 1 januari 1994. De rit zal 1 u 37 min duren. Een bus zal de passagiers aan de haven opladen en ze naar het spoorwegstation van Ramsgate vervoeren. De jetfoillijn zal evenwel rond Nieuwjaar tijdelijk gesloten worden om het meerponton van Dover naar Ramsgate te kunnen slepen.

op verbeterd. Een achteruitgang van 9,1% werd opgetekend voor een quasi gelijk aantal overvaarten van de ferries zoals blijkt uit tabel III hieronder. Ook hier waren de zomermaanden bepaald regressief. Vergelijken wij daarbij de prestaties van Sally Line op de Oostende-Ramsgatelijn: een winst van 16% gedurende de voorbije 9 maanden.

partner die ook vanuit Oostende opereert en merkwaardige resultaten haalt qua ro/ro-traffic.

Vanaf 1 januari 1994 wordt deze traffic dus gezamenlijk uitgebaat door RMT en Sally Line, maar met Ramsgate als Britse haven. Laatstgenoemde rederij heeft geen 3de ro/ro-schip op de Oostende-Ramsgatelijn ingelegd zoals dit aanvankelijk verwacht

Tabel III		
Ro/ro-traffic.	Aantal trailers	Jaar-evolutie
1-9 / 1992	70.637	+ 1,1 %
1-9 / 1993	64.119	- 9,1 %

Het is duidelijk dat de poolovereenkomst met P & O nooit bevorderlijk is geweest voor de commerciële ro/ro-traffic van RMT. Eindelijk wordt deze partner afgedankt en aangezien RMT financieel niet autonoom kan functioneren, koos zij een nieuwe

was. In de plaats hiervan komen de 3 ferries van RMT. Voor deze veerschepen kan dan ook bijkomende vracht verwacht worden, wat hun rendabiliteit ten goede zal komen.

Tabel II		
Toer. voert.	Aantal	Jaar-evolutie
1-9 / 1992	246.594	+ 36,4 %
1-9 / 1993	237.263	- 3,7 %

Henri Rogie.

Ook ro/ro-traffic verlieslatend

Wat nu het commerciële ro/ro-verkeer betreft, ging RMT globaal met 34% achteruit gedurende de laatste 7 jaar. Dit betekent een ruime halvering van het marktaandeel van de Regie in de range Cherbourg-Rotterdam. Vorig jaar noteerde men nog een minieme winst van 1,3%. Dit jaar, na afloop van de eerste 9 maanden, is de toestand er zeker niet



HET OOSTENDSE HAVEN- RENOVATIEPLAN

De haven van Oostende is hopeloos verouderd en dan ook niet meer aangepast aan de noden van de moderne scheepvaart. Zes jaar geleden werd een groots renovatieproject ontworpen, dat nu pas principieel werd goedgekeurd door de overheid.

Welke de grote krachten zijn van dit plan en hoe groot de voorzienene kredieten hiertoe zijn, wordt in dit artikel bondig toegelicht.

Na jarenlang lobbywerk kwam op 28 april 1993 de principiële goedkeuring van de Vlaamse deelregering voor de realisatie van het Oostendse havenrenovatieplan. Aldus krijgt de haven in de komende 10 jaar bijna vijf maal de totale som van wat ze kreeg in de 45 jaar na WO II. In laatstgenoemde periode ontving Oostende slechts 1% van de globale som die aan de vier Vlaamse zeehavens werd toegekend, zijnde circa BEF 1 miljard.

De renovatie komt er!

Nu staat in de 10-jarenplanning van Openbare Werken een bedrag vermeld van BEF 4,9 miljard voor de realisatie van zuivere havenrenovatiewerken. De wegverbinding E 40-De Bolle is dus in dit bedrag niet meegerekend. Vast staat, dat de renovatie er komt, inclusief de nieuwe zeesluis, te oordelen naar minister Kelchtermans van O.W. Niettegenstaande VEV en sommige insiders argwanend blijven, bestaat thans zekerheid over de realisatie van het project. Nooit werd immers ontkend dat Oostende over alle troeven beschikt om zich als snelle ro/ro-haven te ontplooiën. Op dit vlak kan het afdoende geloofsbrieven voorleggen. Tijdens het voorbije jaar steeg de ro/ro-trafiek in de handelshaven met liefst 16%, terwijl het overige maritiem verkeer 4% winst haalde. Het socio-economisch belang van deze activiteiten voor de Oostendse regio is voldoende bewezen. Ook de toegevoegde waarde die door de haven werd gerealiseerd en de tewerkstelling die ermee

gepaard gaat, zijn argumenten die pleiten in het voordeel van Oostende. De grootse infrastructuurwerken die gepland zijn, zullen de haven alle kansen bezorgen om door te groeien, ook naar de volgende eeuw toe. Die werken kunnen in twee grote vakken onderverdeeld worden. Vooreerst is er de zogenaamde «kleine» renovatie, dit zijn aanpassingswerken die nodig zijn om de havengeul toegankelijk te maken voor schepen tot 10.000 ton. Dan is er het «eigenlijke» renovatieplan met inbegrip van de zeesluis die toegang moet verlenen tot een nieuw te creëren achterhaven.

Drie punten-programma

Volgens burgemeester Goekint besliste de Vlaamse Executieve op 28 april laatstleden volgende drie punten te realiseren. Vooreerst, de Oostendse haven te doteren van volgende renovatiewerken: de bouw van een bijkomende ro/ro-berth in de voorhaven met bijhorende kaaibevloering; de onteigeningen ten behoeve van de nieuwe zeesluis; de verplaatsing van de RYCO-jachthaven m.i.v. de omlegging van de Slijkensesteenweg.

Als tweede punt, het principieel akkoord tot de bouw van voornoemde zeesluis d.m.v. een studie die de optimale technische en economische capaciteiten ervan moet bepalen en daarna adviseren aan de Vlaamse regering. Ten derde, gezien de socio-economische impact van het renovatieproject voor de Oostendse regio, vanuit de budgetten Economie

een tussenkomst van 20% te verlenen op de kostprijs van de werken in de vorige 2 punten hierboven. De overige 80% komen op de begrotingen van Openbare Werken.

Qua kredieten hiervoor ingeschreven voor de periode 1993-94 van het Vlaamse Gewest vinden we BEF 212,5 miljoen voor de «kleine» renovatie, en BEF 992,5 miljoen voor het «eigenlijke» renovatieplan. Voor de periode 1995-99 voorziet men in globaal BEF 3,76 miljard. In totaal hebben wij dus het bedrag van 4,9 miljard zoals geciteerd in onze inleiding.

Ruim 4,9 miljard in globo

Het detail i.v.m. de voorziene kredieten kunnen we best resumeren aan de hand van tabel I hieronder. Het gaat dus over de aanpassingswerken aan de havengeul om die voor 10.000-tonners toegankelijk te maken:

Er dient aangestipt dat er voor de te bouwen achterhaven nog geen detailbeslissing genomen werd. Eerst moet de bouw van de sluis starten, verklaarde burgemeester Goekint, wat zo'n 5 jaar in beslag zal nemen. De uitbouw van de achterhaven zal dan systematisch volgen op de vaste planning van de sluis. Er zou evenwel nu reeds interesse zijn voor de terreinen van de achterhaven met industriële bestemmingen.

Dit is wellicht een vrij optimistische visie over de renovatie van het havencomplex want ze is die van het Oostendse stadsbestuur. Dit neemt echter niet weg dat deze plannen de goedkeuring dragen van alwie de toekomst van de haven wil veilig stellen en gehoopt wordt dat ze weldra werkelijkheid worden.

Hopelijk wordt dan ook het nodige lobbywerk hiervoor gevoerd want Oostende bezit waarachtig alle troeven om tot volwaardige shortseahaven uit te groeien.

Tabel I - Kleine renovatie

Jaar	Fase	Bedrag in milj BEF
1993	Afwerking 2de fase Aanbesteed 28.11.93	212,5
1994	3de fase Nog aan te besteden in juni 1994	—

Wat het «eigenlijke» renovatieproject betreft, resumeren wij de voorziene kredieten met behulp van tabel II hieronder:

Tabel II - Renovatieplan

Jaar	Werken	Bedrag in milj BEF
1993	Onteigeningen zeesluis	100
	Kaaibevloering	36,3
1994	Onteigeningen zeesluis	100
	Ro/ro-berth	195
	Kaaibevloering	53,7
	RYCO-verplaatsing	295
1995	Afwerking program	660
1996	Afwerking program	700
1997	Afwerking program	800
1998	Afwerking program	800
1999	Afwerking program	800

Henri Rogie

«DE VLAAMSE MARITIEME RUILVERENIGING V.Z.W.»

Tracht de belangstelling van iedereen te wekken voor alles wat met de maritieme wereld te maken heeft.

Tracht «shiplovers» bij elkaar te brengen.

Gaat het om zeilschepen, cargo's of oorlogsschepen V.M.R. kan er voor zorgen.

Bijzondere verzamelingen... eigenaardigheden... noem maar op er is zeker een lid van V.M.R. dat hier kan inspelen.

De oorsprong ligt bij een zeer grote fotocollectie, andere media zijn er echter ook. Geen enkele uiting van interesse voor de maritieme wereld is gek.

Alle facetten kunnen aan bod komen: scheepsfoto's, modelbouw, postzegels, boeken, brochures,... Wij wensen echter niet in het vaarwater van andere, misschien meer gespecialiseerde verenigingen te treden.

Maandelijkse bijeenkomsten (eerste zaterdag van de maand van 13 tot 17 uur) in Antwerpen Miniaturstad Kaai 15 maken het mogelijk anderen te ontmoeten.

Op deze vergaderingen kan elk lid dat iets te bieden heeft een stand houden.

Een zeer democratisch lidgeld waarin al zeker 4 nummers van ons rijkelijk geïllustreerd tijdschrift F.A.M.E begrepen zijn.

«Shiplovers» verenig U!

Inlichtingen bij een der bestuursleden.

of

Voorzitter:

Leo Van Ginderen

Korte Dijkstraat 3

2060 Antwerpen

03/231 45 13

Secretaris:

Frank Verstraeten

Bosselaersstraat 25

2100 Deurne

03/322 51 12

HERWAARDERING BELGISCHE VISSERSVLOOT OP KOMST?

Volgens recente berichten zou de Europese Commissie voortaan minder streng optreden wat betreft de afslanking van 's lands vissersvloot.

Dit is beslist een absolute noodzaak want volgens officiële cijfers vertoont de marktsituatie in deze sector een steeds dalende trend voor het eerste halfjaar 1993. Inderdaad is de aanvoer in eigen havens van onder Belgische vlag gevangen vis gedaald met 9% tot 11.099 ton, terwijl hun gecumuleerde waarde met 8% achteruitgaat tot 1.152 miljoen BEF.

Het rendement van onze visserijvloot blijft dus slinken. Vorig jaar drukte de eindbalans inderdaad een verlies af van 12,9% qua aanvoer en van 23,9% qua besomming. In absolute cijfers werd aldus slechts 26.794 ton vis aangevoerd in eigen havens voor een globale brutobesomming van BEF 2.615 miljoen.

Aanvoer met 9% achteruit

Qua aanlandingen was het eerste semester 1993 dus met 9% regressief voor een bereikte hoeveelheid van 11.099 ton. Deze achteruitgang is hoofdzakelijk te wijten aan de fel verminderde scholaanvoer, namelijk - 27% tot 3.344 ton. Ook de aan wal gezette vis uit IJslandse wateren (schelvis, koolvis, roodbaars) liep gevoelig terug.

Verder noteren we de verminderde aanvoer van tarbot met 12% tot 127 ton, die van garnalenvangsten met 33% tot 145 ton, en die van langoestienen met 20% tot 142 ton. Daarentegen bleven de tongaanlandingen met 2.133 ton stabiel, en was er zelfs een vooruitgang te noteren van griet: + 6% tot 157 ton, en van zeeduivel: + 120% tot 100 ton.

Ook aanvoerwaarde regressief

De verminderde aanvoer van zee-producten had uiteraard voor gevolg dat de gerealiseerde brutobesomming daalde. Deze verflauwde in-

derdaad met BEF 103 miljoen of 8% om in globa slechts BEF 1.152 miljoen te bereiken. De scholbesomming alleen liep met 63 miljoen of 27% terug tot 175 miljoen.

Uiteraard daalde ook de besomming van garnalen en langoestienen met respectievelijk 11% en 15%. Die van griet en tarbot daalde met resp. 5% en 20%. Daarentegen handhaafde zich de tongaanvoerwaarde, terwijl die van kabeljauw met 5% verbeterde. Al bij al bleef de algemene gemiddelde visprijs opvallend stabiel tijdens het eerste halfjaar 1993, namelijk 103 BEF/kg.

Problemen slepen aan

Tijdens het voorbije semester was niet alleen het verminderde rendement van de vloot het zorgenkind van de visserijsector. De talrijke problemen waarmee ze in de laatste jaren te kampen had bleven aanslepen en sommigen ervan namen zelfs zeer acute vormen aan. Daarom ook werden tussen Rederscentrale en overheid besprekingen gevoerd om te trachten de sector leefbaar en renderend te houden.

Bemanningsstekort, gebrek aan bouworders, veroudering van de vloot, verbod van nieuwbouw, onvoldoende scheepskredieten, beperkte vangstquota en afslanking van de vloot bleven knelpunten voor reders en vissers. Voeg daarbij de geringe bezorgdheid van zowel federale als gewestregering voor alles wat scheepvaart en zeevisserij betreft, wat het vinden van oplossingen beslist niet in de hand werkt.

Naar een leefbare vloot

Enkel de EG-commissie treedt op en dáár is het ook waar onze reders moeten aankloppen om gehoord te worden. Tot nu toe hebben ze daar weinig van in huis gehaald. Evenwel schijnt dit onlangs enig succes te boeken wat betreft het vlootbestand. Zo werd voorgesteld door de Europese

Commissie de afbouw van de Belgische visserijvloot te beperken tot 92.000 pk, in plaats van 78.000 pk zoals voorzien in het meerjarig oriëntatieprogramma.

Aldus zou 's lands vlootbestand herleid worden tot het niveau van 1984, zijnde zo'n 200 bemande schepen met een globale motorvermogen van 92.784 pk. Dit is circa 80 vaartuigen meer dan wat het oorspronkelijk programma voorzag.

Met deze EG-beslissing zou de Oostendse Rederscentrale akkoord gaan omdat alsdan de leefbaarheid van de vloot gevrijwaard blijft. Samen met voldoende vangstquota zou de Belgische visserijvloot aldus met een moderniseringscampagne kunnen starten, wat haar economisch rendement en ook dat van de aanverwante bedrijven beslist ten goede zou komen.

Henri Rogie



CD met muziek van de Zeemacht - 700,- BEF + 50,- BEF portkosten.
CD avec musique de la Force Navale - 700,- BEF + 50,- BEF frais d'envoi.

«A prelude to applause»
Muziekkapel van de Zeemacht.
La musique de la Force Navale.

CD: 700,- BEF + 50,- BEF portkosten - frais d'envoi
Cassette: 450,- BEF + 50,- BEF portkosten - frais d'envoi

GROEISEGMENTEN IN DE WATERSPORTSECTOR

Klassieke schepen, kleine schepen en eenpersoonsvaartuigen. Dat zijn drie sectoren die het binnen de watersportsector, die het de afgelopen periode in het algemeen niet zo makkelijk had, goed doen. In dit artikel aandacht voor drie in het oog springende groei-segmenten.

De markt voor klassieke schepen trekt aan

Naarmate de belangstelling voor het nautische erfgoed en voor belegging in zaken van blijvende waarde toeneemt, blijvende klassieke jachten en traditionele vaartuigen wereldwijd de aandacht trekken. Dit schept vraag voor ontwerpbureaus en scheepswerven, grondstoffen en hoogwaardige uitrusting. Een tendens naar de toepassing van moderne materialen en methoden om schepen met een klassieke uitstraling en afmetingen te bouwen heeft aan de wieg gestaan van enkele spectaculaire commerciële projecten. In Nederland zie je bijvoorbeeld een opleving in traditionele schepen, zoals de Lemster Aak, waarbij het zowel om gerestaureerde originele schepen van omstreeks 1910 gaat als om volledig nieuwbouw-schepen, uitgerust met alle moderne technische snufjes. In Schotland treffen we een voorbeeld aan van een elegante 34-voets gaffel-jol waarbij moderne ceder-latten en epoxyhars-technologie is gebruikt om de stijl van de twintiger jaren terug te roepen. De 'bombestendige' epoxyhars-technologie is ook toegepast bij de bouw van kleine, snelle motorboten in Nieuw Zeeland die doen denken aan de beroemde Hacker Craft uit dezelfde periode.

Nederland heeft een lange traditie op het gebied van scheepsrestauratie en een van de fraaiste en meest spectaculaire voorbeelden daarvan is de «Endeavor», een jacht in de J-klasse uit het begin van de jaren dertig, nabgebouwd door de Royal Huisman Shipyard voor de beroemde Elisabeth Meyers uit de Verenigde Staten. In het Verenigd Koninkrijk is men op dit moment bezig met de restauratie van de 'Seven Seas', een jacht in de 12 meter-klasse uit 1935, dat zich t.z.t.

bij de groeiende vloot van historische wedstrijd-jachten in de Middellandse Zee zal voegen.

Ook zijn er tekenen die erop wijzen dat overheidsinstanties in geheel Europa zich van de opleving in de belangstelling voor historische schepen bewust worden. Dit komt nergens beter tot uitdrukking dan in Frankrijk waar ruime middelen beschikbaar zijn gesteld om oude havens nieuw leven in te blazen door ze om te bouwen tot nautische centra voor historische schepen, waardoor het toeristische trekpleisters van de eerste orde kunnen worden. In Nederland zijn de oude stadjes rond het IJsselmeer de thuishavens van een breed scala aan traditionele zeilschepen, die thans deel uitmaken van een snel groeiende chartervloot. Elders in Europa manifesteert de toenemende belangstelling voor klassieke schepen zich in speciale festivals of regatta's van klassieke schepen waarvoor grote belangstelling bestaat.

Opleving in het segment van de kleine schepen

Veel jachteigenaren in spe willen een klein en betaalbaar schip waarmee de eerste stap naar een eigen jacht wat makkelijker wordt. Naast zeilsloepen, waarbij een lichte toename van de verkoop en met name van het gebruik te constateren valt, vormen de kleine toerschepen en motorsailers een lichtpunt in omzetland.

Schepen voor tweeverdieners of kleine gezinnen, ontworpen om aan de vraag naar betaalbare schepen te voldoen, met eenvoudige doch ruime accommodatie en vooral onderhouds-

arm, zijn precies geschikt voor deze aantrekkelijke markt. De mogelijkheid deze schepen op een trailer te kunnen vervoeren behoort tot de standaard wensen ter beperking van ligplaatskosten, maar vooral ter verruiming van de horizon.

Het klassieke probleem waarvoor jachtbouwers zich geplaatst zien is dat een klein schip moeilijk op economische verantwoorde wijze te bouwen is. Hoogwaardige en efficiënte scheepsconstructie-technologie is een eerste vereiste willen deze kleine schepen zowel nieuwe kopers trekken als een bijdrage leveren aan de winstcapaciteit van de bouwer. Jachtbouwers zoals Hunter Boats in het Verenigd Koninkrijk en de Franse gigant Bénéteau hebben dit probleem reeds met succes aangepakt.

Er is een nieuwe markt ontstaan van kopers die met het juiste produkt best op de zeilsport willen overgaan mits ze over het juiste produkt kunnen beschikken. Afwerking, ruimte, prijs, vaargemak zijn slechts enkele factoren die aandacht behoeven om het kleine vlammetje van een beginnende jachtbouwhausse tot een laaiend vuur aan te wakkeren.

Eenpersoons- vaartuigen: een vol- wassen markt

De Kawasaki Jet Ski, waarmee de revolutie op het gebied van eenpersoons-vaartuigen begon, viert zijn twintigste verjaardag. Ontwikkeld in Californië aan het eind van de jaren zestig en het begin van de jaren zeventig, werd de eerste Jet Ski 400 in 1973 in beperkte aantallen op de markt gebracht. Sindsdien heeft de markt voor eenpersoons-vaartuigen een snelle ontwikkeling doorgemaakt. In de jaren tachtig heeft deze sport een fenomenale groei te zien gegeven. Zo gaf het Verenigd Koninkrijk een toename te zien van een handvol enthousiastelingen aan het begin van het decennium tot 90.000 beoefenaars in 1989.

Zoals bij zoveel vrijetijdsprodukten het geval was, begonnen de omzetten in 1990/91 terug te lopen. De recessie en de negatieve publiciteit (door het roekeloze gedrag van een minder-

heid werd het gebruik van deze vaartuigen met straalaandrijving op veel populaire stranden verboden) waren de oorzaken van deze teruggang. Maar deze tak van sport vertoont nog steeds een toename en op dit moment ondergaat zij een spectaculaire verandering. De verkoop van de modellen waarop je kunt zitten vertoont een veel snellere groei dan de traditionele modellen waarmee men zich uitsluitend staande kan voortbewegen en bedraagt nu ruim dertig procent van de totale Europese markt.

Het aandeel van de sta-modellen van de Japanse fabrikanten Kawasaki en Yamaha en de tandem-modellen van Kawasaki, Yamaha, Bombardiers Sea Doo uit Canada en Polaris uit de Verenigde Staten verschilt van land tot land, met een duidelijke scheidslijn tussen noord en zuid.

In de noordelijke landen, zoals het Verenigd Koninkrijk, Nederland, België en Zweden zijn de sta-modellen nog in de meerderheid. Maar in het zuiden en met name Zuid-Frankrijk en Spanje, bedraagt het omzetaandeel van de zit-modellen meer dan vijftig procent.

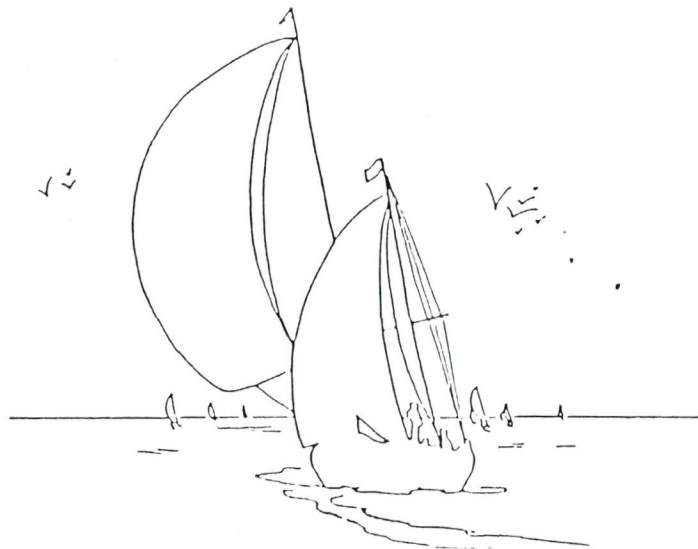
Er is echter een verandering gaande in de noordelijke landen, waarbij dealers en wederverkopers op basis van prestaties zit-modellen zoals de Sea-Doo Xp, de Kawasaki Xi, de Yamaha ProTX en de Polaris SL750

verköpen. Dit wordt vermoedelijk in de hand gewerkt door het ontbreken van aanbod van tweedehands markt voor deze vaartuigen, terwijl markt voor gebruikte één-persoonsmachines heel gezond is.

De groei in de markt voor zit-modellen wordt door iedereen in de branche toegejuicht en wel om drie redenen:

1. Het imago van de sport verbetert dank zij het feit dat de nieuwe machines meer geschikt zijn voor gezinnen en twee-persoonshuishoudens.
2. De markt wordt erdoor verruimd omdat ze gemakkelijker te 'berijden' zijn en je niet persé jong en sterk voor hoeft te zijn.
3. Het brengt een verandering in de sport teweeg. Het zwaartepunt zal meer op varen komen te liggen, met inbegrip voor toertochten, rally's en waterskiën, in plaats van op wedstrijden, hoge prestaties en hoge snelheden.

Nu gerenommeerde scheepsbouwbedrijven, zoals in het speedboten gespecialiseerde Master Craft uit de Verenigde Staten, hun intrede doen in deze markt, zal de verschuiving naar een meer op het gezin gerichte sport steeds geprononceerder worden. En naarmate de markt voor Jet Ski's volwassener wordt, zal ook de hele eenpersoons-vaartuigindustrie tot wasdom komen.



STILLE-OCEAANVLOOT VERLOEDERT IN SNEL TEMPO DE VERSLETEN MARINE VAN VLADIVOSTOK

De doctrine van de verdediging van 'het communisme en zijn verworvenheden' maakte plaats voor 'de liefde voor het moederland'. Slechts weinigen hadden er moeite mee, want in de heilsideeën van Lenin geloofde bijna niemand meer. Het is slechts één van de vele veranderingen die de marine in Vladivostok sinds de ineenstorting van de Sovjetunie heeft ondergaan. Niet dat het moreel onder het vlootpersoneel er enorm op vooruit is gegaan. 'In de maatschappij is het een puinhoop, en daar vormen wij een afspiegeling van'.

De bezoeker moet het toegeven, de marine in Vladivostok legt nieuwsgierige gasten weinig in de weg. Het decreet waarmee president Jeltsin de stad op 1 januari 1992 voor buitenlanders en buitenlandse schepen opende, werd ogenschijnlijk sportief opgevat, ondanks protesten tot het bittere eind.

Officieren en staf van de Stille-Oceaanvloot lijken een jaar na dato geen gespreksonderwerp of verzoek meer uit de weg te gaan.

'Een bezoek aan een kruiser?

Gesprekken met officieren en matrozen? Gegevens over nucleair aangedreven vuurtorens en gezonken onderzeeërs? Geen probleem, morgen geregeld'.

Zoveel openheid is de Westerse bezoeker nauwelijks gewend. De marine lijkt zelfs de indruk te willen wekken alsof het al jaren zo gaat. Zelfs het eerste Westerse schip dat de haven aandoet sinds de heropening, de Rainbow Warrior uit Amsterdam, een uiterst irritante luis in de pels,

wordt geen strobreed in de weg gelegd. Het schip mag in oktober 1992 afmeren temidden van kruisers, fregatten en onderzeeboten, en ongehinderd actie voeren tegen nucleair aangedreven onderzeeërs en dito vuurtorens. In de haven wordt de Rainbow Warrior nog wel in de gaten gehouden door handlangers van de veiligheidsdienst, maar ook daar heeft de tijd niet stilgestaan. Brommerige agenten die het 'njet' in de mond bestorven lag, hebben plaats gemaakt voor allervriendelijkste vrouwelijke collega's, die zo van de schoonheidsspecialiste lijken te zijn weggelopen. Een verlopen perskaart is voldoende om elke plek te bezoeken die maar op het verlanglijstje staat.

Het tekent de situatie waarin het land verkeert. Weinigen lijken zich nog druk te maken om oude gevaren en vijanden van buitenaf. Sinds de ineenstorting van belegerde machtsstructuren en de chaos die daarvoor in de plaats kwam, heeft Rusland zijn handen meer dan vol aan interne problemen, en dat geldt ook voor de marine.



Leven bij de dag

In de maatschappij is het een puinhoop, en daar zijn wij helaas een afspiegeling van'.

Commandant Vladimir Igorevitsj Tsjeparski van de Petropavlovsk, een kruiser van de KARA-klasse, neemt geen blad voor de mond als hij de situatie in de Stille-Oceaanvloot schetst. Met zijn 35 jaar is hij nog niet eens de jongste commandant van een schip met meer dan vijfhonderd opvarenden. Zijn voorganger werd na de coup in 1991 officieel met vervroegd pensioen gestuurd, nog altijd synoniem voor 'weggezuiverd'. Op eigen uitnodiging staat hij de Westerse journalist op de brug te woord. ('Ga je gang, fotografeer wat je wilt.') Hij neemt plaats in een rijk gestoffeerde fauteuil, en geeft van daaruit zijn visie op de stand van zaken in de Stille-Oceaanvloot.

Tsjeparski begint wel direct te schuifelen als hem wordt gevraagd naar de nieuwe rol van de marine na het beëindigen van de Koude Oorlog.

Typisch een vraag van een Westering. 'Wist je niet dat we wel belangrijker problemen aan ons hoofd hebben? Duizenden gezinnen van personeelsleden van de Stille-Oceaanvloot hebben geen eigen woning, en vele honderden leven onder de beroerdste denkbare omstandigheden. Of neem de voedselbevoorrading. Admiraal Kvatov is een groot deel van zijn tijd kwijt met het veilig stellen van aanvoerlijnen van voedsel- en brandstof.

Sinds de economische ineenstorting van het land zijn tal van directe banden met honderden industrieën doorsneden. Het kost ons al de grootste moeite om mensen fatsoenlijk gekleed te laten gaan. En dan heb ik het nog niet eens over de toevoer van reserveonderdelen of munitie. Net als in de maatschappij leven we bij de dag.

Vragen over de veranderde plaats en rol van de marine vallen voor mij in de categorie luxe-problemen'.

Op die manier bezien, krijgt de opdracht van Tsjeparski: het 'operationeel houden van zijn schip', opeens een navrante betekenis. Maar goed, over de Koude Oorlog wil de kapitein, als het dan echt moet, ook nog wel wat kwijt. 'Er is geen concrete vij-

and meer. We richten ons nu meer op directe belangen van het land, zoals het bewaken van handelsroutes en visserijgronden. Mogelijke vijanden zijn China, Japan of Korea, maar ook Amerika valt er nog onder, het maakt ons niet uit'.

Sinds de tijd van glasnost en perestrojka is de marine volgens Tsjeparski geleidelijk aan gedeïdeologiseerd.

Partij-activiteiten zijn overboord gezet, en propaganda maakte plaats voor 'psychologische vorming'. Het afzweren van de oude ideeën werd gecompenseerd door de 'liefde voor het moederland'. Voor de meesten geen probleem, want het geloof in het communisme was volgens Tsjeparski al jaren verdwenen. Op de vraag of die onverschilligheid niet leidde tot een eigenaardige, en misschien zelfs gevaarlijke situatie, reageert Tsjeparski laconiek. Alweer een typisch Westerse gedachtengang. Hij ontwijkt een direct antwoord. 'Omdat niemand in de oude denkbeelden geloofde, was er ook geen steun voor de coup, veel gevaar zat er dus niet in het leger.' En Dmitri Jazov dan, de minister van defensie, en medeputschist?

'Tsjeparski haalt zijn schouders op.' Zijn rol is nog altijd onduidelijk.'



Hoe simpel en ogenschijnlijk onweerlegbaar de nieuwe doctrine van de marine mag zijn, zelfs iets triviaals als 'liefde voor het moederland' is niet boven elke twijfel verheven. De Petropavlovsk telt sinds het uiteenvallen van de Sovjetunie zeventien nationaliteiten. Tsjeparski zelf is Oekraïner. Voelt hij zich officier in buitenlandse dienst? 'Nee, toen ik aantrad dende ik de nationale marine en zo voel ik dat nog. Bovendien zouden ze bij strenge selecties iedereen wel kunnen ontslaan. Er bestaan geen zuivere Russen. Oekraïners of Witrusen meer, alles is een mix. Ik heb de toezegging dat ik mijn dienstdienst mag uitoefenen en dat ben ik zeker van plan'. 'Tsjeparski's woorden sluiten aan bij de officiële politiek die in deze kwestie wordt gevolgd. Iedereen die voor het uiteenvallen van de Sovjetunie aantrad bij de marine, mag zijn dienstdienst volmaken. Bovendien lijkt het probleem zichzelf op te lossen. Veel staten, zoals de Baltische republieken en Kazachstan, hebben hun mensen teruggeroepen die in actieve dienst waren van de Sovjetmarine. Nieuwe 'buitenlanders' worden niet meer aangenomen, zodat hun percentage gestaag afneemt.

Munitiedepots

Wat Tsjeparski niet durft te zeggen, is dat de nieuwe situatie ook gunstige kanten heeft. Naar buiten toe verzette de marine zich tot het laatst tegen het decreet van president Jeltsin om de stad te openen, de de lokale overheden meer macht te geven. Maar achter de schermen had ze het helemaal niet zo moeilijk met de nieuwe machtsverhoudingen. Alle problemen waarmee Vladivostok kampte, konden nu met een gerust hart op het bordje van de stadsraad van volksafgevaardigden worden gelegd.

De onervaren stedelijke autoriteiten werden opeens geconfronteerd met feiten over enorme vervuilingen en de gevolgen van drie ongelukken in tien jaar tijd met nucleaire onderzeeërs in de buurt van Vladivostok. Een openbaar gemaakt KGB-rapport onthulde bovendien dat vele van de tientallen munitiedepots die de stad telt, in een levensgevaarlijke staat van onderhoud verkeren. Verplaatsing kost vol-

gens de laatste prognoses vele tientallen miljarden roebels. In de oude situatie zou de marine grotendeels voor deze problemen moeten opdraaien, maar nadat de kaarten opnieuw waren geschud, kon ze de lokale overheid die voor een belangrijk deel in de maag splitsen.

Volgens Jevgeny Blinov, tot vlak voor de coup in 1991 burgemeester van Vladivostok, speelt de marine op nog een nog veel handiger manier in op de nieuwe politieke situatie van chaos en opportunisme. Na het afknippen van de zekere geldstroom uit Moskou, is ze naar zeggen in zaken gegaan.

Als voorbeelden noemt hij het verhuur van onderzoeksschepen aan commerciële bedrijven, droogdokken die worden vrijgemaakt voor koopvaardischepen, en zelfs het organiseren van cruises naar Nieuw-Zeeland of Singapore. Volgens de voormalige burgemeester is dat een kwestie van 'even wat kanonnen van een schip halen, en er wat ligstoelen voor in de plaats zetten'. Op de vraag of dat wel allemaal wel mag, moet Blinov zijns ondanks glimlachen. 'Wie kan ze tegenhouden? Voor iedereen, ook in het leger en de marine, is het een kwestie van pompen of verzuipen'. De marine ontkent de beschuldigingen van Blinov. Woordvoerder Nikolaj Litkovets geeft toe dat de vloot het hoofd nauwelijks boven water kan

houden, maar volgens hem leidt dat haar niet af van haar primaire defensietaken. Die worden volgens hem nog altijd naar behoren uitgevoerd, ondanks dat het moreel te wensen overlaat. Staven kan hij die bewering echter niet. Integendeel, er bestaan grote zorgen over banden tussen de opkomende maffia en marinepersoneel. In de afgelopen jaren zijn verscheidene matrozen en officieren veroordeeld wegens hun aandeel in de diefstal van munitie en wapens.

Anderen zijn na hun pensionering een tweede carrière begonnen als adviseur voor strijdende partijen in oorlogshaarden in de zuidelijke republieken. Daartegenover staat echter het verhaal van die voormalige officier die een eigen gewapende eenheid heeft opgezet in de strijd tegen de maffia, die zich in Vladivostok vooral richt op de autohandel met Japan.



Haat-liefde

Met dat laatste roert Litkovets een punt aan dat de bewoners van Vladivostok, naast de chaos in het land en de inflatie, het meeste bezighoudt.

Iedereen is het erover eens dat Vladivostok sinds 1987, toen de stad vrij toegankelijk werd voor alle inwoners van de Sovjetunie, is overspoeld met maffiosi uit alle hoeken van het land. Net als overal zijn de verhalen dat je niet meer veilig over straat kunt niet meer te tellen.

De marine geeft de lokale autoriteiten de schuld van de situatie, die zouden open huis hebben gehouden en nu machteloos staan tegenover de groeiende criminaliteit. Met die houding kan ze iets terugwinnen van het geschade vertrouwen van de bevolking, met wie ze altijd in een haat-liefde verhouding heeft geleefd. Veel burgers weten wel wat de oplossing van de problemen is. 'Het zou het beste zijn als de stad zo snel mogelijk weer wordt gesloten en de oude situatie terugkeert', verzuchten velen. 'Want je kunt zeggen wat je wilt, maar vroeger was er tenminste nog orde en gezag.'

Reineu Dercksen.

Nieuw!

**Witte badjas met blauw geborduurd logo «Belgian Navy»
(maten: small - medium - large - X-large)**

Prijs: 1.250,- BEF + 50,- BEF portkosten

NICE TO KNOW

Hierbij publiceren we maar al te graag een schrijven gericht aan de redactie.

Beste Hoofdredakteur,

Hartelijk gefeliciteerd met het nummer 3 van Neptunus. De beste tot nu ooit gezien - zeer aangename presentatie - Perfekte Lay-out - proficiat aan Karien De Deyne.

En qua inhoud: zeer zeer interessant. Men weet ten minste iets over de Zee-macht! Goed gebalanceerd met artikels over de Koopvaardij en havens. Heel goed.

Felicities

Getekend Ere-Direkteur KTZ (b.d.)
J.C. Lienaert.

Algemene Statutaire Vergadering - Neptunus v.z.w.

Verkiezing van Beheerders

Dhr. A. Devreese stelt zijn mandaat ter beschikking.

Volgende effectieve leden stelden hun kandidaturen en werden aanvaard als nieuwe beheerders.

Mevr. Michèle Decoster

Mevr. Karien De Deyne

Dhr. Freddy Devincq

Dhr. Freddy Philips

Mevr. Linda Schellinck

Dhr. Eddie Van Haverbeke

Dhr. Eddy Wets.

Een elektrisch afstandsbedieningspaneel voor zeil- en motorboren.

TEC-AD, ontworpen, gefabriceerd en in de handel gebracht door het Franse bedrijf SITEL, is een elektrisch bestuurd bedieningspaneel, voor zeilboten, vissersboten, speedboten enz. De vermogenseenheid is met één enkele, verstevigde kabel met het paneel voor de bediening en besturing van de elektrische functies verbonden.

Het bedieningspaneel bestaat uit 8 kleine schakelaar-drukknoppen, waarmee een ideale plaatsing en een perfecte integratie mogelijk zijn. De plaatsing van het paneel kan worden aangepast aan de binneninrichting. Het paneel is uitgerust met tiptoetsen, groene LED's en nachtverlichting. Dank zij een waterdichte behuizing, kan de besturing ook buiten worden geïnstalleerd (cockpit, flying bridge).

Doordat de besturing los staat van de vermogenseenheid is een ergonomische verdeling van deze verschillende functies aan boord mogelijk, terwijl tegelijkertijd de lengte van de nodige kabels en dus het gewicht laag kunnen worden gehouden. De installatie van de TEC-AD, ten slotte, vergt geen bijzondere deskundigheid, omdat bekabeling en aansluitingen vereenvoudigd zijn door een doordachte opbouw van het circuit en een duidelijke opdruk in zeefdruk op de vermogenseenheid.

Dit produkt is officieel goedgekeurd door het bureau Véritas.

Zeebrugge '95

1995 wordt een belangrijk jaar voor de Zeebrugse havenautoriteiten. Immers, in dat jaar zal het precies 100 jaar geleden zijn dat de Brugse Maritieme compagnie gesticht werd onder de naam «Compagnie des Installations Maritimes de Bruges» heden ten dage «maatschappij van de brugse zeevaartinrichten» of kortweg m.b.z. genoemd.

Dit wordt in augustus 1995 onder de noemer «Zeebrugge '95» gevierd. Voor de derde maal zullen 's werelds grootste zeilschepen, vergezeld door een honderdtaal kleinere vaartuigen, afgemeerd worden in Brugge en Zeebrugge.

Voor dit eeuwfeest ZB'95 zal deze happening ontegensprekelijk de grote trekpleister worden.

In 1985, ter gelegenheid van de inhuldiging van de nieuwe haven, kwamen er ongeveer 500.000 bezoekers.

In 1990, met Zeebrugge als gasthaven voor de aankomst van de Cutty Sark Tall Ship's Race schatte men 1.500.000 bezoekers.

Voor 1995, georganiseerd door de Brugse-Zeebrugse havenautoriteiten in nauwe samenwerking met Stad Brugge en diverse organisaties, worden er zo'n 2 à 3 miljoen belangstellenden verwacht om deze prachtige zeilreuzen te verwelkomen.

L'année 1995 sera très importante pour les autorités portuaires de Zeebrugge. Il y aura juste 100 ans cette année que fût fondée la «Compagnie des Installations Maritimes de Bruges» qui actuellement porte le nom de «maatschappij van de brugse zeevaartinrichtingen», ou en abrégé m.b.z.

Cet événement sera fêté au mois d'août 1995 sous la désignation de «Zeebrugge '95». Pour la troisième fois les plus grands voiliers du monde, accompagnés d'une centaine de plus petits navires seront amarrés à Brugge et à Zeebrugge.

La première fois en 1985, il y a eu environ 500.000 visiteurs à l'occasion de l'inauguration du nouveau port. En 1990, à l'arrivée à Zeebrugge de la Cutty Sark Tall Ship's race, le nombre de visiteurs a été estimé à 1.500.000.

En 1995, les autorités portuaires de Brugge-Zeebrugge qui, en collaboration avec la ville de Brugge et plusieurs autres organisations, préparent cette manifestation espèrent attirer 2 à 3 millions de passionnés en l'honneur du retour des magnifiques voiliers.

Winnaar van Dame Award 93 op Mets: blok met bayonetsluiting van Lewmar

Op de eerste dag van METS 93, 16 november, is de Design Award METS toegewezen aan een blok met bayonetsluiting, van de Engelse fabrikant Lewmar Marine's Ocean Racing Hardware. Volgens een deskundige, internationale jury had dit produkt het beste ontwerp van alle inzendingen. Een eervolle vermelding ontvingen de firma's Philips Navigation voor een navigator en Raytheon Marine/Japan Radio voor een XX radarserie in de categorie navigatie en veiligheid, de firma Oceanair Marine met een 'Skyscreen and Skyshade' in de categorie interieur, de firma Gori Marine AS in de categorie motoren en transmissies voor een inklapbare propeller en de firma Dubarry Shoes voor bootlaarzen in de categorie kleding.

Voor deze derde DAME competitie zonden 87 bedrijven 104 produkten in, een stijging van 35% ten opzichte van vorig jaar. De jury selecteerde de ingezonden produkten op design, originaliteit, ergonomie en functie.

METS 94 wordt gehouden van dinsdag 15 tot en met donderdag 17 november 1994 in het tentoonstellingscomplex van Amsterdam RAI. Tegelijkertijd vindt het 13e 'International Yacht Design and Construction' symposium plaats.

Liedjes van Vlaemsche Zeemans

Oude Vlaamse volkswijsjes die aan onze Westkust uit volle borst werden gezongen. Helaas, de jongeren kennen ze niet meer. En de ouderen onder ons kennen ze nog wel, maar zijn ze glad vergeten.

Maar voor de échte liefhebbers - of voor wie ze graag nog eens zou willen horen - is er nu goed nieuws. En deze blijde maere bereikte ons vanuit... Frans-Vlaanderen! Een groep jongeren hebben zich verenigd onder de naam «Blootland» (Le Plat Pays) en ijveren sinds geruime tijd voor de herwaardering van het Vlaams in Noord-Frankrijk. Onder hen enkele muzikanten, die baanbrekend werk hebben verricht in het opsporen van oude zeemansliedjes van Vlaanderen en Duinkerke.

Duinkerke was gedurende een lange tijd een haven van kapers, zoals Jan Bart en zijn afstammelingen. Het was ook het centrum van een specifieke visvangst: de IJslandse kabeljauw. Deze twee componenten van haar geschiedenis hebben de stad op een onuitwisbare en nog steeds voortlevende manier getekend, wat in de Karnaval zijn uitdrukking vindt.

Hoewel de oprichting van de groep de bedoeling had het 'Vlaamse zeerepertoire, vooral dat uit Duinkerke en Frans-Vlaanderen te bevoorrechten, is een weidser doelstelling er de drijfkracht van: de bescherming, of tenminste, de getuigenis van en uiterst

rijke lokale kultuur, en van een Vlaams dialect dat door de taalkundigen wordt beschouwd als een der oudste, en het meest dichtstaand bij het Vlaams van de XVIde eeuw. Deze taal, onze moedertaal, is voorgoed aan het verdwijnen door het toedoen van het centraliserend jacobinisme, waarvan de uitwerking zich helaas nog doet gevoelen, zoals in andere streken van de Franse zeshoek. Een groot deel van het groepswork is dus vooreerst gebeurd op taalkundig vlak, en heeft er namelijk in bestaan de liederen die te letterkundig zijn om vandaag nog begrepen te worden, temeer daar de taal sinds het einde van de XIXde eeuw niet meer geschreven wordt, begrijpelijk te maken (voor zover dit mogelijk is) aan de Franse zijde van de grens. Dit is een bijzondere, enige ervaring in Vlaanderen. Onlangs bracht deze volkskunstgroep haar tweede CD (en muziekcassette) op de markt. Net als de eerste opname, komen ook deze keer pareltjes van oude volksmuziek aan bod, zoals: «Van Den Drogen Haerynck» - «Vertrek naer Yseland» - «Warme Gernaers» - «Mannen met Baerden» - «Ali Alo» - «Hanan en Roggen» - «Matelotte» - «Zotte Marion»... Een voor een, liedjes boordevol nostalgie. De ene keer opgewekt en vrolijk, een andere keer triest en melancholisch. Kortom, het leven van een Vlaemsche zeeman. Beslist de moeite!

Geïnteresseerden kunnen volledige

documentatie aanvragen aan de vereniging «S.O.S. Blootland», 47, rue Jean Morel - 59210 Coudekerque-Branche (Frankrijk).

DE LA QUILLE À LA POMME DU MÂT

Dictionnaire de Marine du Capitaine Paasch

Puisant sa force et sa beauté dans la tradition maritime, cet ouvrage est d'une étonnante fraîcheur.

En effet, quel dictionnaire de marine vous offre définition et traduction de 15.000 mots, depuis les termes d'architecture et de charpente jusqu'au termes de grément, en passant par ceux qui concernent la mécanique ou le droit maritime?

Les amoureux de la mer, les professionnels et les curieux seront éblouis par la qualité et la modernité de cette édition.

Remarquez que chaque illustration est légendée en cinq langues, sur cinq colonnes, de même, chaque terme a sa définition en cinq langues, sur la même page. Et avec les cinq index, un par langue, vous retrouverez sans effort ce que vous recherchez.

Editions Logos
Bruxelles
Tél. 02/344.47.16.



ASBAK

Glazen asbak met embleem van de Zeemacht.

Prijs: 100,- fr.

Wegens grote breekbaarheid worden de asbakken niet verstuurd, maar kunnen aangekocht worden op de dienst NEPTUNUS.

AANSTEKER

Namaak ZIPPO-aansteker

Prijs: 250,- fr.

Portkosten: 35,- fr.

INFO RESERVE

AUTRES TEMPS, AUTRES PRATIQUES!

Depuis sa création en 1985 par le FKP (R) O. Duerinckx, la DIV-MAR (R) comptabilise une somme de prestations remarquables effectuées lors de multiples rappels à Oostende, Zeebrugge, Antwerpen, Brugge, Leopoldsburg, Marche-en-Famenne, etc., sans oublier 2 off-roads mémorables en Corse (1989) et dans les Causses du département de l'Hérault (Fr.) en 1991.

Ces rappels, placés dans le cadre du training permanent des membres de cette division de réserve, avaient pour but, conformément aux AOZ, de tester in situ, la capacité de résistance physique et morale des Infanteristes de Marine et de perfectionner leurs connaissances techniques et pratiques.

Lorsqu'en juin 1992 le FKP (R) R. Vermeersch (ex-N3 de cette Division) fut promu Comd-Div de cette division de réserve, nos Forces Armées se trouvaient confrontées à un bouleversement profond du contexte géostratégique qui impliqua une adaptation de nos structures militaires. Suppression du Service Militaire et réorganisation d'une armée de métier décidées de façon unilatérale, voire opportuniste, par nos dirigeants politiques.

S'adaptant aux circonstances, le nouveau Comd-Div réévalua la formation et le recyclage technique des réservistes et élaborait ses programmes annuels d'entraînement en fonction des nouvelles exigences.

Au cours des rappels 1992-93, pour le personnel du cadre de réserve, l'accent fut mis plus particulièrement sur le « on the job training » et l'exercice de la fonction de commandement aux différents échelons.

Dans cette optique, furent tour à tour organisés un CPX à Anvers; l'exercice BLUE HORSE qui du 27 mai au 3 juin se déroula au départ de Tervuren, dans le Brabant Wallon. Ce fut l'opportunité pour la trentaine de participants de s'appliquer à diverses procédures de D.M.T. telles que la défense d'un objectif, le nettoyage de bois et villages, l'établissement de « road-blocks », etc., ainsi qu'aux procédures de commandement (échelon Sec, Pln, Cie...) sur le terrain, recce's, installation d'armes lourdes (blindicides, Mi. 50, Mortiers 60 mm...) antenne médicale, etc.

Hormis l'étude de la défense de points vitaux dans le port d'Oostende, l'exercice FERRY QUEEN qui y fut organisé du 16 au 20 juin, permit aux quelques 25 réservistes de procéder à une spectaculaire « escape » en dinghies au départ de la

plage de Bredene, de rejoindre un navire de la Force Navale ancré à quelque nautiques en mer, d'y embarquer, d'être ensuite droppés devant la plage Nieuport et s'emparer d'un objectif terrestre après l'avoir « nettoyé » dans le staccato des armes automatiques et la lueur aveuglante des « trip-flares ».

Quant à l'objectif de FENLAKE-MARINE organisé en septembre dernier il s'agissait de procéder à une délicate infiltration par groupes, au départ de Vielsalm vers Eupen. Dans cette rude partie des Hautes Fagnes qui pour la circonstance était supposée être occupée par des groupes de « terroristes ».

Plus récemment encore, au cours d'un rappel baptisé « BLUS and TIR » qui se déroula simultanément à Brugge, Ryckelvelde et Steenbrugge du 21 au 24 octobre dernier, l'accent



R.V. en mer, avec le A 950 VALCKE.

fut mis e.a., sur les techniques de lutte «incendie»; la formation d'officiers et sous-officiers (responsables de stands) de tir, etc.

Et aussi sur la formation d'instructeurs «complémentaires» en procédures-radio, lecture de cartes, Maplay, Slidex, armement, et autres fonctions que tout officier ou sous-officier de réserve pourrait un jour être appelé à devoir assumer dans le cadre de l'instruction des nouvelles recrues rejoignant les rangs des cadres actif et de réserve.

La finalité de toutes ces activités - auxquelles participèrent au total plus d'une centaine de réservistes! - est de pouvoir mettre à la disposition de l'Etat-Major de la Force Navale, un outil performant à même, en toutes circonstances, de «getting into the picture» et d'épauler en vrais professionnels, le cadre du personnel d'active que d'aucuns ont décidé de réduire.

Autres temps, autres moeurs!

Saint Bernard du Spuikom



On the beach; dans le staccato des armes automatiques...

LES CADETS DE MARINE HÔTES DE L'A.O.R.F.N. (W.-VL.)

Dans le cadre de ses activités annuelles, la section West-Vlaanderen de l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale - l'A.O.R.F.N., a organisé le 16 octobre dernier, à NAVSTAOST, une compétition internationale de tir à laquelle participèrent une bonne trentaine d'O.R. venus de Belgique, de France (Le Havre, Dunkerque et Lille), des Pays-Bas et de Grande-Bretagne.

Une succulente «Rijsttafel» suivie d'une folle nuit dansante clôtura cette sympathique journée placée sous le signe de l'amitié.

La soirée fut également l'occasion pour le FKP (R) R. Vermeersch, Président de la section West-Vlaanderen de l'A.O.R.F.N., et pour son équipe, d'inviter une délégation du Corps Royal des Cadets de Marine d'Oostende.

Dans son allocution de circonstance, il souligna l'importance de la mission de propagande maritime développée depuis des années par cette Oeuvre et son rôle éducatif prépondérant parmi les jeunes attirés par les choses de la mer.

Et de préciser qu'il nourrissait le projet de développer une étroite collaboration entre les O.R. et cette oeuvre de propagande nationale, car le C.R.C.M. représentait pour le cadre de réserve de la Force Navale - actuellement confronté avec les restructurations décidées par nos responsables politiques - une source potentielle indispensable pour le recrutement des effectifs de notre flotte de demain.

Le FKP (R) R. Vermeersch concrétisa ce message d'ouverture et d'espoir en remettant officiellement au responsable de la délégation des Cadets, un don sous forme de chèque bancaire

au bénéfice de l'oeuvre du C.R.C.M.

Cette noble et généreuse initiative fut accueillie comme il se doit, par les acclamations chaleureuses d'un public enthousiaste.

Saint Bernard du Spuikom.

INFO MARINE

Bijeenkomst ex-COMOPSNAV's

Op 29 juli ll. kwamen, op uitnodiging van de huidige COMOPSNAV KTZ (SBH) Thibaut de Maisières, alle ex-COMOPSNAV's tesamen in de Marinebasis van Zeebrugge.

Dit collegiaal weerzien, dat 25 jaar bevelsvoering overlapt, was beslist oorzaak van een nostalgisch terugdenken aan de «goede» oude tijd. Het succes van deze enthousiaste en vruchtbare bijeenkomst is beslist voor herhaling vatbaar.

Réunion des ex-COMOPSNAV

Al'instigation du CPV (BEM) C. Thibaut de Maisières, tous les COMOPSNAV précédents se sont réunis le 29 juillet dernier à la Base Navale de Zeebrugge.

Cette réunion collégiale, qui englobe 25 années de Commandement opérationnel, était l'occasion d'une pensée nostalgique au «bon» vieux temps. Le succès de cette fructueuse et intéressante réunion incite à une réédition.



V.l.n.r. gastheer KTZ(SBH) Thibaut de Maisières - ADM Verhulst - KTZ (b.d.) Troispont - COM (b.d.) Geluyckens - KTZ (b.d.) Degrieck - VAM (b.d.) Poulet - KTZ (b.d.) Marin - KTZ (b.d.) Jacobs - DAM Herteleer - KTZ (b.d.) Van Damme - KTZ (b.d.) Pech - VAM (b.d.) Schlim.



Pin: 120,- BEF + 35,- BEF portkosten
frais d'envoi

Vierdaagse Mars van de Ijzer

Een aantal personeelsleden van het actief- en van het reservekader van de Zeemacht, met o.m. een flinke delegatie van de Mijnenjager Narcis, trotseerden van 18 tot 21 augustus 1993 samen de 128 km van de Vierdaagse Mars van de Ijzer.

Op de foto zien we de kranige stappers gedurende het slotdefilé te Ieper met alvast een rendez-vous op de Vierdaagse volgend jaar.



La Marche de l'Yser.

Des membres du personnel du cadre d'active et de réserve de la Force Navale ainsi qu'une délégation des démineurs Narcis ont parcouru ensemble pendant quatre jours les 128 km de la Marche de l'Yser. Sur la photo, on aperçoit les courageux marcheurs pendant le défilé de clôture à Ypres; le rendez-vous est d'ores et déjà pris pour l'année prochaine.

Bemanning M904 DE BROUWER - na 38 jaar weer samen

In 1955 maakte de Algerine De Brouwer een zes maanden en twintig dagen durende oceanografische vaart naar het toenmalig Belgisch-Congo. Deze belangrijke reis, waarbij de jonge Koning Boudewijn voor het traject Boma-Banana inscheepte, werd vorig jaar, 37 jaar na datum, herdacht. Op 04 september ll. werd dit vriendschappelijk weerzien te Oostende herhaald. Organisator Cl. Dewasme geeft alvast rendez-vous voor komend jaar. Tel. 069/21.35.91.

L'équipage du M904 DE BROUWER se retrouve après 38 ans.

En 1955, l'algerine De Brouwer effectuait une mission océanographique de six mois et vingt jours sur le fleuve Congo. Ce voyage important, durant lequel le jeune Roi Baudouin embarqua pour le trajet Boma-Banane a été commémoré l'année passée, soit 37 ans plus tard. Cette amicale réunion s'est renouvelée cette année à Oostende, le 4 septembre et Cl. Dewasme, organisateur de cette rencontre, donne déjà rendez-vous pour l'année prochaine. Tel: 069/21.35.91.



Commandant Jean Defrenne samen met een deel van zijn bemanning.

Le Commandant Jean Defrenne en compagnie d'une partie de l'équipage.

Bevelsoverdracht PRIMULA

Op maandag 06 september 1993 werd het bevel over de M925 Primula overgedragen. Gedurende de plechtigheid, op de kade van de Marinebasis te Zeebrugge, nam Luitenant-ter-zee eerste klasse R. Cardijn afscheid van zijn bemanning. Het Commando werd overgenomen door Luitenant-ter-zee eerste klasse R. Nurmohamed.

Remise de Commandement à bord du Primula.

Le lundi 6 septembre 1993 eu lieu la remise de commandement sur le M925 PRIMULA. Pendant la cérémonie à Zeebrugge, le Commandant, le Lieutenant de Vaisseau de première classe R. Cardijn prit congé de son équipage. Le Commandement a été repris par le Lieutenant de Vaisseau de première classe R. Nurmohamed.



Bevelsoverdracht F911 WESTDIEP

Op 10 september ll. greep de bevelsoverdracht over het fregat F911 Westdiep plaats. Met een korte plechtigheid, op de kade van de Marinebasis te Zeebrugge, nam Korvetkapitein X. Coucke afscheid van zijn bemanning. Het bevel werd overgenomen door Fregatkapitein M. Hellemans.

Changement de Commandement à bord de la Frégate WESTDIEP

Le 10 septembre dernier, la cérémonie de changement de commandement du F911 WESTDIEP a eu lieu. Le Capitaine de Corvette X. Coucke a pris congé de son équipage au cours d'une courte cérémonie sur le quai de la Base Navale de Zeebrugge. C'est le Capitaine de Frégate M. Hellemans qui a repris le commandement.



Bevelsoverdracht MARINEBASIS ZEEBRUGGE

Op 23 september ll. gaf Fregatkapitein Robert Cuypers het bevel over aan Fregatkapitein Gilbert Legein.

Remise de Commandement à la Base Navale de Zeebrugge.

Le 23 septembre 1993, le Capitaine de Frégate Robert Cuypers a remis le commandement à son successeur, le Capitaine de Frégate Gilbert Legein.



Onder een stralende zon nam een duidelijk ontroerde Commandant afscheid van zijn bemanning. Een plechtigheid bijgewoond door tal van prominenten, familie en vrienden; een ceremonie die te snel voorbijging. Immers, Fregatkapitein Cuypers kan terugblikken op een rijk gevulde 34-jarige loopbaan, ten dienste van de Zee-macht.

Na zijn humaniorastudies en twee jaar koopvaardij-dienst kwam hij in 1959 bij de Zeemacht.

Na een officiersopleiding aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen volgden verschillende boordfuncties el-kaar op.

Deze vaarperiode werd onderbroken door een speciali-satieopleiding als duiker-ontmijningsofficier in 1967/68. Van 1975 tot 78 vervulde hij een staffunctie bij de Ge-nerale Staf Inlichtingendienst, gevolgd door een insche-ping als departementshoofd aan boord van het fregat Westhinder.

In 1982 werd R. Cuypers tweede Commandant in be-vel van de Marinebasis te Zeebrugge. Gedurende deze periode werden bijkomende kursussen gevolgd bij de Koninklijke Nederlandse Marine en de Royal Navy. In 1984 werd hij tweede Commandant van de F912 Wandelbaar gevolgd door een plaatsing bij de personeels-dienst van de Staf Zeemacht.

Van 1987 tot 1988 voerde hij het bevel over de perma-nente NAVO mijnenbestrijdingsgroep van het kanaal; nl. STANAVFORCHAN.

Sous un soleil rayonnant, le Commandant prit congé avec émotion de son personnel. Une cérémonie qui se passa trop vite et suivie par un public nombreux, composé de la famille et d'amis. Le Capitaine de Frégate peut passer en revue 34 années de carrière richement remplies au service de la Force Navale.

Après ses humanités et deux ans passés à la marine mar-chande, il arrive à la Force Navale en 1959. Suite à une instruction d'officier à l'Ecole Supérieure de Naviga-tion d'Anvers, il occupe des fonctions variées à bord.

Cette période de navigation a été entrecoupée par une instruction spécialisée de plongeur-démineur en 1967-68. De 1975 à 1978, il est au Service d'information de l'Etat-Major Général, fonction suivie d'un embarquement à bord de la Frégate Westhinder comme chef de départe-ment.

En 1982, R. Cuypers devint Commandant en second de la Base Navale de Zeebrugge. Pendant cette période, il suit des cours à la Royal Navy et à la Koninklijk Nederlandse Marine.

Il est Commandant en second du F912 Wandelbaar en 1984 et rejoint ensuite le service du personnel à l'Etat-Major de la Force Navale.

De 1987 à 1988, il est Commandant de la Force perma-nente de l'OTAN dans la Manche-STANAVFOR-CHAN.



In januari 1989 werd hij aangesteld tot Commandant van de Marinebasis te Zeebrugge. Deze functie vervulde hij tot op heden met een onderbreking tijdens de Golfoorlog 90/91, daar hem de eer werd toegewezen de trinationale (BE-FR-NL) mijnenbestrijdingsgroep voor de kust van Koeweit te mogen bevelen.

Gedurende zijn 34-jarige marineloopbaan heeft Fregatkapitein "Bob" Cuypers zich geprofileerd als een knap, gewaardeerd marineofficier en als een bijzonder sociaal voelend mens. Aan het hoofd van zijn «grote familie» wist hij daarvoor zelfs grenzen te verleggen. Wat de COM in zijn vrije tijd zal doen, weet hij nog niet precies.

Wat hij wel zeker is, is dat hij niet stil kan zitten.

We wensen hem en zijn echtgenote alvast nog vele jaren geluk in het bijzijn van familie en vrienden in de rustige Westhoek.

En janvier 1989, il est nommé Commandant de la Base Navale de Zeebrugge, il remplit cette fonction jusqu'à aujourd'hui, avec une interruption pendant la guerre du Golfe en 1990-91 ou lui a été accordé l'honneur de commander le groupe trinational de chasseurs de mines, au large des côtes du Koweït.

Pendant ses 34 années de carrière maritime, le Capitaine de Frégate "Bob" Cuypers s'est montré un officier de marine compétent et apprécié ainsi qu'un homme faisant preuve de grand sens social. A la tête de sa «grande famille», il voulait lui même supprimer les frontières. Ce que le COM fera pendant ses temps libres, il ne le sait pas encore précisément. Ce qui est sûr, c'est qu'il ne restera pas sans rien faire.

Nous lui souhaitons, ainsi qu'à son épouse encore beaucoup d'années de bonheur, entouré de sa famille et de ses amis dans le calme du Westhoek.



Belangrijke bezoeken aan EGUERMIN

Op 05 oktober 11. bezocht Vice-Admiraal Mariani de school EGUERMIN te Oostende. De Italiaanse Vice-Admiraal in functie van CINCAV en COMEDCENT, was vergezeld van de Italiaanse Marine attaché Kapitein-ter-zee Assestati. Het gezelschap kreeg een rondleiding met als afsluiting het gebruikelijk ondertekenen van het Gulden Boek.

Importante visite à EGUERMIN

Le 5 octobre 1993, le Vice-Amiral Mariani a visité l'Ecole EGUERMIN à Oostende. Le Vice-Amiral, en fonction à CINCAV et à COMEDCENT était accompagné de l'attaché Naval italien, le Capitaine de Vaisseau Assestatti. L'assemblée a visité les installations, avant la clôture par la traditionnelle signature du livre d'or.



Stafchef Luxemburgse Strijdkrachten op bezoek te Oostende

Op 27 oktober 1993 bracht Kolonel Bruck, Stafchef van de Luxemburgse Strijdkrachten, een bezoek aan de Mijnenbestrijdingsschool. Na de gebruikelijke briefing en demonstraties werd de Kolonel uitgenodigd het Gulden Boek te ondertekenen.

Le chef d'Etat-Major des Forces armées luxembourgeoises en visite à Oostende.

Le 27 octobre 1993, le Chef d'Etat-Major des Forces armées luxembourgeoises, le Colonel Bruck, a visité l'Ecole de la Guerre des Mines. Après l'habituel briefing et démonstration, le Colonel a été invité à signer le livre d'or.



Directeurswissel van de BELGISCH-NEDERLANDSE MIJNENBESTRIJDINGSSCHOOL op 9 september 1993 te Oostende

Ingevolge een bilaterale overeenkomst tussen België en Nederland worden, sedert 1 april 1965, de opleidingen in de Mijnenbestrijding voor de Belgische Zee-macht en de Kon. Nederlandse Marine gezamenlijk gegeven in de Mijnenbestrijdingsschool te Oostende.

Er is bepaald dat de functies van « Directeur » en deze van « Hoofd Opleidingen » afwisselend, doch niet gelijktijdig, door een Belgisch en Nederlands hoofdofficier zullen worden bekleed.

De functie van Directeur wordt sedert 03 september 1992 bekleed door de Nederlandse Kapitein-ter-zee H.J. Hioolen. In overeenstemming met dit Belgisch-Nederlands akkoord zal, vanaf 09 september 1993, de Belgische Fregatkapitein L. Beerlandt met de functie van Directeur worden belast.

Changement de Directeur à L'ECOLE BELGO-NÉERLANDAISE DE LA GUERRE DES MINES, le 9 septembre 1993 à Oostende.

Suite à un accord bilatéral entre la Belgique et les Pays-Bas depuis le 1er avril 1965, l'instruction pour la lutte contre les mines se déroule entièrement à Oostende à Eguermin pour la Force Navale Belge et la Koninklijke Marine des Pays-Bas.

On a établi que les fonctions de directeur et de « Chef de l'instruction » sont attribuées, en alternance mais pas de façon simultanée, à un officier supérieur belge ou néerlandais.

La fonctions de directeur est assumée depuis le 3 septembre 1992 par le Capitaine de Vaisseau H.J. Hioolen.

Suivant l'accord belgo-néerlandais du 9 septembre 1993, le Capitaine de Frégate L. Beerlandt a été investi de la fonction de directeur.



Op rust stelling

Op 24 september ll. ging 10M Albert Van Houcke op rust. Na een goed gevulde loopbaan als onderofficier bij de Zeemacht, nam hij, in bijzijn van echtgenote en tal van genodigden, een beetje afscheid van de Zeemacht. Een beetje, want na 40 jaar dienst waarvan de meeste jaren vaartijd, neemt men nooit echt afscheid. Als radar-sonarist, met buitenlandse specialisatieopleiding in Engeland, Canada en Nederland, heeft Albert zich ontwikkeld als een bijzonder bekwaam zeeman die zowel van zijn oversten als ondergeschikten alle respect verdiende en die ook kreeg. Niet enkel als militair maar ook als mens was hij gekend als een gevoelig en sociaal geëngageerd personage: steeds bereid in de bres te springen daar waar nodig.

Dat Oppermeester Van Houcke van beweging hield getuigen zijn onnoemelijke mutaties.

Alhoewel zeeman in hart en nieren kon men hem soms aan de wal tegenkomen.

Hij kon zich blijkbaar het best uitleven in de sectie operaties waar hij alle echelons bewandelde en uiteindelijk ook zijn loopbaan afsloot als sektiehoofd N3/OPS ZEE Oostende. Volgens Bert zijn de eerstkomende jaren alvast volgeboekt met huis- en tuinwerk.

Wij wensen 10M Albert Van Houcke alvast nog vele jaren rust tesamen met familie en vrienden.

Mise à la pension

Le 1MP Albert VAN HOUCKE est parti à la pension le 24 septembre dernier. Après une carrière de sous-officier bien remplie à la marine, il a prié un peu congé de la Force Navale en compagnie de son épouse et de nombreux invités. Un peu car, après 40 ans de service dont la plupart en mer, l'on ne quitte jamais tout à fait.

Comme radar-sonariste avec une spécialisation acquise à l'étranger, en Grande-Bretagne, au Canada et en Hollande Albert est devenu un marin des plus compétent qui a mérité le respect aussi bien de ses supérieurs que de ses subordonnés. Non seulement comme militaire mais aussi en tant qu'homme, il était connu comme une personne sensible et sociale: il était toujours prêt à monter au créneau lorsque c'était nécessaire.

Les nombreuses mutations du 1MP VAN HOUCKE sont la preuve qu'il aimait le mouvement. Bien qu'étant un marin de cœur et d'esprit, on le rencontrait parfois à terre. Il se plaisait le mieux dans la section opérations où il a passé par tous les échelons et où il a terminé sa carrière comme N3/OPS MER Oostende.

D'après Bert, les prochaines années sont déjà remplies avec des travaux dans sa maison et son jardin.

Nous souhaitons au 1MP Albert VAN HOUCKE encore de nombreuses années de repos au sein de sa famille et de ses amis.



Militair zwembkampioenschap 1993 te Oostende

Op 13 oktober 1993 was COMLOGNAV inrichtende partij voor het Belgisch Militair Zwembkampioenschap dat doorging in het Stedelijk Zwembad te Oostende.

Dit individueel militair zwembkampioenschap, waarbij alle zwemdisciplines naar voren kwamen, bracht slechts twee mariniers op het trapje.

Tweede Meester Dutoit van NAVCOMZEB vestigde een nieuw Belgisch Militair record in de discipline redden met een tijd van 1'25''04. Bij de 100 m schoolslag was het Meester Stefan Monserez van NAVCOMZEB die een tweede plaats behaalde.

Voor deze knappe prestaties, maar ook voor de andere deelnemers, felicitaties vanwege de redactie.

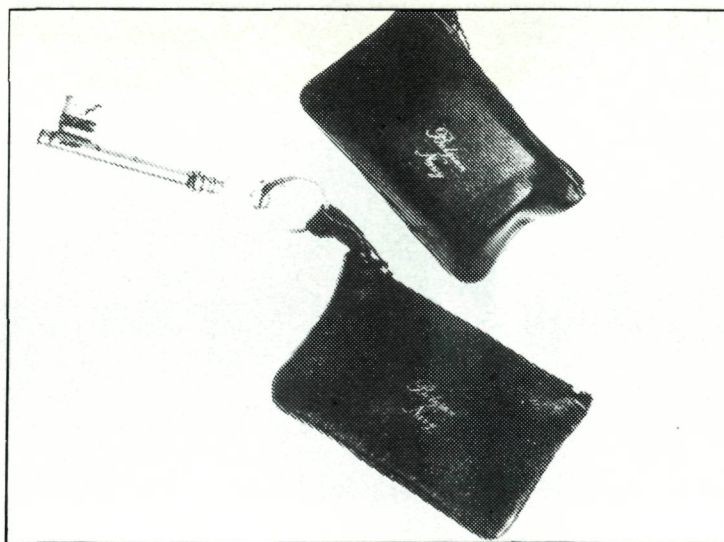
Championnat militaire de natation 1993 à Oostende.

Le 13 octobre 1993, COMLOGNAV était l'organisateur du championnat militaire belge de natation qui se déroula à la piscine communale d'Oostende. Ce Championnat militaire individuel de natation dans lequel toutes les disciplines nautiques était représentées n'a amené que deux marins sur le podium.

Le Second Maître Dutoit de NAVCOMZEB a établi un nouveau record militaire belge dans la discipline de sauvetage, avec un temps de 1'25''04. Au 100 m brasse, c'est le Maître Stefan Monserez de NAVCOMZEB qui obtint une seconde place. Pour ces belles prestations et aussi aux autres participants, les félicitations de la rédaction.



Hoofdmonitor 1MC Ducat met zijn ploeg.



Sleutelhanger Belgian Navy
met portemonnaie in fijn leder:

Prijs: 80 B. Fr. +
35 B. Fr. portkosten

Porte-clefs Belgian Navy

Prix: 80 Fr. B +
35 Fr. B frais d'envoi

Einde van de vorming en van de maritieme en nautische initiatieta- ge van ZKH Prins Filip van België.

Op 20 oktober 1993 begaf ZKH Prins Filip van België zich naar de Marinebasis te Zeebrugge om er een uiteenzetting over het mijnenjagen bij te wonen, gevolgd door een bezoek aan de Tripartite mijnenjager M921 LOBELIA gedurende de namiddag.

's Anderendaags, 21 oktober 1993, heeft de Prins een bezoek gebracht aan de Mijnenbestrijdingsschool te Oostende. Dit bezoek werd met een middagmaal in de mess officieren afgerond, waarbij Divisieadmiraal W. Herteleer, Stafchef van de Zeemacht, hem zijn marinesabel heeft overhandigd; een symbolisch gebaar ter bevestiging van de beëindiging van de maritieme en nautische initiatie van Prins Filip.

Clôture de la formation et du stage d'initiation maritime et naval de S.A.R. le Prince Philippe de Belgi- que.

Le 20 octobre 1993, le Prince Philippe de Belgique s'est rendu à la Base Navale de Zeebrugge pour y recevoir un briefing concernant la chasse aux mines, suivi dans l'après-midi par une visite du chasseur de mines tripartite M921 LOBELIA.

Le lendemain, le 21 octobre 1993, le Prince a rendu visite à l'Ecole de la Guerre des Mines à Oostende. Cette visite s'est terminée par un dîner au mess officier au cours duquel le Chef d'Etat-Major de la Force Navale, l'Amiral de Division W. Herteleer, lui a remis son sabre de marine, geste symbolique voulant concrétiser la clôture de l'initiation maritime et navale de S.A.R. le Prince Philippe.



18de Marineveldloop

Op woensdag 20 okt '93 greep de 18de Marineveldloop plaats in het kleurrijke herfstkader van de bossen van Ryckevelde.

Er waren in het totaal 287 deelnemers, afkomstig uit de verschillende Zeemachtkorpsen, uit de korpsen van de provincie West-Vlaanderen en uit diverse Rijkswachtbrigades, ingeschreven voor deze cross van 6 km (voor de dames 3,5 km). De organisatie was in handen van CENFORNAV/MGC', logistieke steun werd verstrekt door het «92 BNLOG».

In groep C, of de jongeren t.e.m. 34 jaar (lijst met de meeste deelnemers), was het Lefebvre, van CENFORNAV die als eerste over de streep kwam. Bij de groep E, heren 45 +, was Meester Verstraete van NAVCOMZEB de snelste. Voor de dienstplichtigen behaalde Bauwens van Divmar een 2de plaats en, last but not least voor de dames was het Eerste Meester Taffeiren van COMLOGNAV die voor de Zeemacht een verdienstelijke 2de plaats behaalde.

Eindwinnaar was het 92 logistiek bataljon met 109 punten. Aan alle deelnemers een verdienstelijke «Well done».

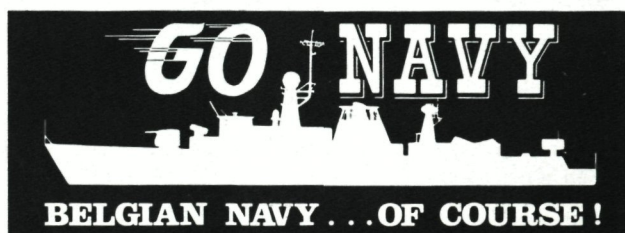
18ème cross de la Marine

Le mercredi 20 octobre 1993 s'est déroulé le 18ème cross de la Marine, dans le superbe cadre automnal des bois de Ryckevelde.

Il y avait au total 287 participants inscrits à ce cross de 6 km (3,5 km pour les dames) provenant des différents corps de la province de Flandre Occidentale, ainsi que diverses brigades de gendarmerie.

CENFORNAV/MGC se chargeait de l'organisation et le 92ème «BNLOG» renforçait le soutien logistique. Dans le groupe C, les jeunes jusque 34 ans, (liste avec le plus de participants) CENFORNAV se distingua grâce à la participation de Lefebvre qui passa le premier la ligne d'arrivée. Dans le groupe E, les hommes de plus de 45 ans, le Maître Verstraete de NAVCOMZEB fût le plus rapide. Chez les miliciens, Bauwens de la DIVMAR, obtint une seconde place et, last but not least, c'est le Premier Maître Taffeiren de COMLOGNAV qui a obtenu une seconde place méritoire pour la Force Navale.

Le vainqueur final fût le 92ème bataillon logistique, avec 109 points. A tous les participants, un méritoire «well done».



ZELFKLEVER

25 BEF
Portkosten 16 BEF

AUTO-COLLANT

25 BEF
Frais de port 16 BEF

Feestmaal IBIS school

Naar jaarlijkse traditie werden op 26 oktober ll. de poorten van de Marine Kazerne Bootsman Jonsen te Oostende wijd open gezet voor de IBIS jongens.



In het bijzijn van directie, opvoeders en genodigden werden de leerlingen vergast op een maaltijd, een feestmaal, dat velen onder hen met genoeg zullen blijven herinneren. Voor de Zeemacht een unieke gelegenheid om de vriendschapsbanden met de school aan te trekken en de maritieme geest bij de jongeren te versterken. Voor initiatiefnemer en organisator van het gebeuren, de Heer Vanhille, de zoveelste pluim op zijn hoed.

Dîner à l'Ecole IBIS

Le 26 octobre dernier, les portes de la Caserne Bootsman Jonsen se sont ouvertes toutes grandes pour l'accueil traditionnel des garçons de l'IBIS.

En présence de la direction, des éducateurs et des invités, les élèves furent reçus à dîner: un véritable festin que beaucoup auront encore longtemps en mémoire. Pour la Force Navale, c'est une occasion unique pour renforcer les liens qui l'unisse à l'école et pour promouvoir l'esprit maritime chez les jeunes.

Toutes nos félicitations à Monsieur Vanhille, instigateur et organisateur de cette manifestation.



V.l.n.r./D.g.à.d. Mevr. Taillaert - Dhr. en Mevr. Caestecker - Kapitein-ter-zee en Mevr. W. Manhaeve - Stafchef Divisieadmiraal en Mevr. W. Herteleer - Mevr. Goekint - Directeur R. Taillaert - Mevr. De Wilde - Mevr. Vanhille - Mevr. De Winter - Organisator Dhr. Vanhille, Burgemeester Goekint en Korpsoverste Korvetkapitein T. Michiels.

20-jarig bestaan STANAVFORCHAN

Op 29 oktober 1993 werd de 20ste verjaardag van de «Standing Naval Force Channel» herdacht. Voor de pers was er de «Mediadag op zee» Onder een prachtige najaarszon gaf de STANAVFORCHAN-vloot de pers een machtig staaltje mijnenjacht ten beste.

Een demonstratie die eens te meer de operationele paraatheid van deze mariniers bewees.

Met een plechtigheid in de Marinebasis van Oostende in het bijzijn van Admiral Sir Hugo White, Commandant in Chief Channel, en van Divisieadmiraal W. Herteleer, Stafchef van de Zeemacht, werd de opdracht en het belang van deze organisatie nogmaals benadrukt.

STANAVFORCHAN a 20 ans.

Le 29 octobre 1993, a été commémoré le 20ème anniversaire de «Standing Naval Force Channel». C'était pour la presse le «Jour des médias sur la mer». Sous un superbe soleil de fin d'année la flotte STANAVFORCHAN a donné à la presse une impressionnante démonstration de chasse aux mines. Un exercice qui a une fois de plus prouvé les capacités opérationnelles de ses marins.

Pendant la cérémonie dans la Base Navale d'Oostende, la présence de l'Amiral Sir Hugo White, le Commandant en Chef de la Manche et l'Amiral de Division W. Herteleer, Chef d'Etat-Major de la Force Navale ont rehaussé l'importance de cette escadrille de l'OTAN.



Bemanning Crocus houdt Deense Ferry drijvende

Zaterdag 30 oktober 1993 is een dag dat de bemanning van de Crocus niet snel zal vergeten. In de loop van die bewuste namiddag hebben 1MR. W. Van Den Maagdenburg en MTR. D. Demeulenaere samen de «Naesborg» en zijn vracht gered. Het schip had in een aanvaring ernstige averij opgelopen. De bemanning van het deense schip was niet in staat de scheuren, beneden de waterlijn van het schip, te dichten. Om 13 h ontvangt de crocus de noodroep van de Naesborg. Aan boord brengt men alles onmiddellijk in gereedheid om assistentie te bieden. 1MR W. Van Den Maagdenburg en MTR. Demeulenaere krijgen opdracht de bressen in de romp van de «Naesborg» te dichten. De reddingsactie loopt in samenwerking met de Franse en Engelse kustwacht. Met twee helicopters wordt het reddingsma-

S.O.S. dans la Manche: le Crocus intervient

Samedi 30 octobre. Le chasseur de mines M917 CROCUS fait route vers Zeebrugge après avoir effectué un transport de munitions jusqu'à Brest. C'est une mission de routine pour l'équipage. Elle le devient beaucoup moins lorsque le radio du Crocus annonça le S.O.S. du Naesborg.

Nous étions à table lorsque la collision entre les deux navires est annoncée, vers 13 h. Un des deux navires, le «Sea Ems» allemand, n'a que des avaries mineures, semble-t-il, et continue sa route. Les appels du navire danois Naesborg sont, par contre, plus pressants.

A la passerelle, le Lieutenant de vaisseau Hofman, Commandant du Crocus, fait rapidement le point. Malgré le trafic intense dans la Manche, nous sommes le navire le plus proche qui peut intervenir de façon effi-

teriaal en de Belgische manschappen aan boord van de Naesborg gebracht. Na een vlucht van een kwartier worden 1MR. Van Den Maagdenburg en MTR Demeulenaere neergelaten vanuit een Engelse «Sea King» op het dek van het beschadigde schip. Het materiaal werd reeds aangevoerd door de franse «Gazelle».

1MR Van Maagdenburg vertelde me: «We waren ingelicht over de globale situatie via de radio daarom konden we terplaatse overgaan tot onmiddellijke actie». MTR. Demeulenaere voegt hieraan toe dat snel handelen in zo een situaties een kwestie van automatismen is m.a.w. afhankelijk van de opleiding. De twee zeemannen analyseren direct de situatie van het schip zowel op het bovendek als in het ruim waar de scheuren zich bevinden. In het ruim staat reeds een 1,5 water en het schip maakt slagzij. Ze wisten dat ze snel en accuraat te werken moesten gaan want het water bleef binnenstromen tegen een angstwekkend hoog ritme. De spi's en vodden nodig om de drie gaten te dichten werden samen met de Franse duikers tot op de schadeplaats gebracht. De spi's samen met de vodden wordt onmiddellijk in de scheuren geklopt. Ondertussen gaan de Franse duikers de toestand langs de buitenkant van de romp inspecteren. Het water blijft stijgen in het ruim en het

cace. Il vire aussitôt de bord pour porter assistance au navire danois.

Le contact radio étant établi, le Capitaine de Naesborg précise l'ampleur de ses avaries. La situation n'est pas brillante: il y a trois brèches situées au moins 1,50 m en dessous du niveau de la ligne de Elerraison et l'eau s'engouffre dans une cale de 100 m de long.

Les danois insistent pour obtenir rapidement de l'aide mais le chasseur de mines se trouve à plus de 2 h du lieu de l'accident et ne peut filer qu'à 13-14 noeuds maximum. Ce type de navire est, en effet, conçu pour chasser des mines à des vitesses entre 3 et 5 noeuds en produisant le moins de vibrations possibles et pas du tout pour de grandes vitesses.

Une discussion technique s'établit alors entre le navire de la Force Navale et le bâtiment danois. Il en résulte que le matériel du Crocus, notamment les pompes, convient à bord du navire accidenté. Le Commandant du Crocus propose également de prendre l'équipage à son bord, si le navire ne peut être sauvé.

Le Naesborg continue à s'enfoncer ce qui rend l'intervention des plongeurs absolument nécessaire. Ils doivent être amenés par hélicoptère pour être sur place plus rapidement.



vracht, auto's, begint te rollen. De Belgen beseffen dat als het schip volledig slagzij maakt zij als muizen in de val zitten. Toch werken zij onverminderd door. 1MR. Van Den Maagdenburg stelt: «Tijdens een reddingsoperatie ben je bewust van de gevaren, maar je gaat te werk zoals je getraind bent: Berekend en snel. Dit de enige manier om het gevaar doeltreffend te bestrijden». MTR Demeulenaere ziet het als volgt: «Als je de evolutie van een noodsituatie regelmatig evalueert tijdens de operatie kan je bepalen of de situatie houdbaar is of niet». Het is duidelijk dat deze twee zeemannen grondig en doeltreffend gewerkt hebben want 3 uur later wa-

Des contact sont pris par le Crocus avec les marine britannique et française. Ces derniers proposent d'envoyer, par hélicoptère, deux plongeurs.

Sur le Chasseur de mines, une intense activité règne: le «rôle VERTREP» est entamé pour hisser matériel et personnel à bord des hélicoptères. Tandis qu'une équipe d'intervention se prépare avec le Zodiac, une autre s'active autour du matériel à évacuer par la voie des airs et l'équipe de lutte anti-incendie se tient prête à intervenir avec ses lances et des produits mousseux.

Bientôt deux hélicoptères cerclent autour du Crocus et descendent, l'un après l'autre, jusqu'à quelques mètres

ren de scheuren voldoende gedicht opdat de waterpompen van de «Naesborg» het waterniveau in het ruim konden doen dalen. Omstreeks 16h30 was de klus succesvol geklaard. We kunnen gerust stellen dat IMR. W. Van Den Maagdenburg en MTR D. Demeulenaere die zaterdagmiddag blijk gaven van vakmanschap en zee-manssolidariteit. Sven Willekens (interview).

R 302054z OCT 93

FMJOBURG MRCC

TC RQFZA/BELNAV

INFO ZEN/DOVER COAST GUARD

TXT

VOUS ADRESSE REMERCIMENTS ET FELICITATIONS POUR CONCOURS CHASSEUR TRIPARTITE CROCUS AU SAUVETAGE DU NAVIRE DANOIS NAESBORG.

CETTE INTERVENTION PARTICULIEREMENT EFFICACE A PERMIS D'EVITER

TOUTE PANIQUE ET DE GARDER LE NAESBORG A FLOT

DE VOUS DEMANDE D'EXPRIMER MES REMERCIMENTS AU COMMANDANT ET A SON EQUIPAGE.

de la plage arrière du navire. Une «Gazelle» française enlève pompes et tuyaux. Le chef électricien et le chef mécanicien sont hissés par un «Sea-King» des gardes/côtes britanniques. Les plongeurs et du matériel supplémentaire sont également héliporés à bord du Naesborg.

Tout est rapidement mis en oeuvre à bord du Naesborg pour pumper l'eau et colmater de façon provisoire les brèches. A l'arrivée du Crocus sur les lieux, le navire danois accuse encore un gîte important sur tribord mais la situation s'améliore.

Une nouvelle équipe du Crocus se rend à bord avec le Zodiac pour les dernières interventions. A 16h36, les voies d'eau sont aveuglées.

D'autres navires arrivent alors sur place: le «Glaive», de la Marine Nationale, un remorqueur et un navire d'une société spécialisée prêt à entamer des réparations plus importantes.

Une fois la flottabilité du Naesborg assurée, le Crocus récupère son équipe et son matériel. Le Commandant précise au Capitaine danois qu'il n'est redevable de rien: c'est la solidarité entre marins qui s'est exprimée en portant assistance à ce navire en détresse. L'équipage du Crocus a immédiatement réponca à son appel en faisant preuve d'un haut degré de professionnalisme.

Pierre-Alexandre David.

Afscheid van MOST

S MJRODND J.M.N. van Steijn nam op 01 november 1993 functioneel leeftijdsontslag (op pensioen). De heer van Steijn, is op 21 november 1960 bij de Koninklijke Nederlandse Marine in dienst getreden.

Na diverse plaatsingen, waaronder diverse varende bij de Mijndienst, werd hij op 10 oktober 1988 overgeplaatst naar de Mijnenbestrijdingsschool in Oostende en wel bij het onderdeel MOST. Na een geslaagde 5-jarige pioniersperiode nam hij afscheid en gaat hij nu van een verdiend pensioen genieten.

Départ du MOST

S MJRODND J.M.N. VAN STEIJN est parti à la pension le 01 novembre 1993. Il était entré en service auprès de la Koninklijke Nederlandse Marine le 21 novembre 1960. Après avoir rempli diverses fonctions, dont plusieurs auprès du «Service des Mines», il rejoint le 10 octobre 1988 l'Ecole de la Guerre des Mines à Oostende dans la section MOST.

Après une période laborieuse de 5 années d'un travail de pionier, Monsieur Van Steijn va jouir d'une pension bien méritée.



50 jaar ontminning

50 ans déminage



Mobilisatie! Het detachement ontminners heeft zojuist haar taak volbracht, het maakte een aangespoelde zeemijn onschadelijk.

De ploeg ontminners is het overgebleven restant van verscheidene detachementen welke werden opgericht na de grote oorlog, om het front en de rest van België, te zuiveren van springstoffen.

Mobilisation! Le détachement des démineurs vient juste de terminer sa tâche, rendre inoffensive une mine marine rejetée sur la plage.

Le groupe de déminage est ce qui reste des différents détachements qui furent fondés après la grande guerre, afin de débarrasser d'explosif le front et le restant de la Belgique.



Een halve eeuw later en weerom werd er een zeemijn onschadelijk gemaakt.

De zeemijn bleef haar vorm en structuur behouden. Zo ook de ploeg «Duikers-Ontminners» die er zo fier bijstaan.

Un demi-siècle plus tard, et une fois de plus une mine marine est rendue inoffensive.

La mine a gardé sa forme et sa structure. Le même pour le groupe «Plongeurs-Démineurs» qui se trouve ici si fièrement.

Jaarlijkse St. Barbara Viering

Traditiegetrouw werd ook dit jaar het St. Barbara-feest gevierd.

De plechtigheid had op 03 december jl. plaats te Oostende. Voor de eerste maal werd de divisie in de Kazerne Bootsman Jonsen gehouden in plaats van op de kade van de Logistieke groepering. Initiatief, door de deelnemers, met dank aanvaard, want het gure decemberweder durft wel eens parten spelen op de Oostendse kade.

De ceremonie, die het gebruikelijk patroon volgde, werd voorgezeten door de COMLOGNAV KTZ (SBH) Wouters.

Op de eretribune kon men tussen tal van genodigden verscheidene ex-COMLOGNAV'S opmerken.

Immers, op uitnodigingen van COMLOGNAV waren alle oud-COMLOGNAV'S gevraagd aan de plechtigheid deel te nemen, in totaal zowat goed voor 30 jaar logistieke geschiedenis.

Fête annuelle de St. BARBE

La traditionnelle ST. BARBE a été fêtée cette année le 03 décembre dernier à Oostende. Pour la première fois, la division s'est déroulée à la Caserne Bootsman JONSEN au lieu de sur le quai de la Logistique. Cette initiative fut particulièrement appréciée par les participants, car la météo, au mois de décembre, peut être des plus rigoureuse sur le quai d'Oostende.

Cette cérémonie, qui reprenait le programme habituel, était présidée par le Capitaine de vaisseau BEM J. WOUTERS, COMLOGNAV.

L'on pouvait remarquer plusieurs anciens COMLOGNAV parmi les nombreux invités à la tribune d'honneur. Tous les anciens Commandants de la Logistique avaient d'ailleurs été invités, ce qui représentait 30 ans d'histoire de la Logistique.



MET RUST

Hiernavolgende Officiëren, Onderofficiëren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.



CPV J. BARBIEUX



FKP R. CUYPERS



ILZ E. MOOREN



IOM
A. VANHOUCKE



KMT
G. DERYCKERE

MET LEEDWEZEN MELDEN WIJ U HET OVERLIJDEN VAN



MISE A LA PENSION

Les Officiers, Sous-Officiers et Quartier-mâtres repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

KTZ H. VAN DER VELDE
IMP R. BADERT
IMP Y. HOYAUX
IOM P. VAN DER STRAETEN
IOM E. VERBEIREN
IMC K. CALMEYN
IMC D. COLLIN
IMC H. PINSART
KMT J. POUPAERT
QMT F. VANDENBOSSCHE

C'EST ABEC BEAUCOUP DE REGRETS QUE NOUS VOUS FAISONS PART DU DÉCÈS DE

IMC (b.d.) R. AMSENS
IMC (b.d.) L. DEDRIE
IMC (b.d.) R. GOMBERT
IMC (b.d.) G. MAKELBERGE



*Beste en oprechte
wensen voor
Kerstdag en Nieuwjaar*

*Meilleurs vœux de
Noël et de Nouvel an.*

*Neptunus
P.B. 17 - Postende*



*Beste en oprechte
wensen voor
Kerstdag en Nieuwjaar*

*Meilleurs vœux de
Noël et de Nouvel an.*

*Neptunus
P.B. 17 - Postende*

Prachtige wenskaarten

omslag inbegrepen: 50,- BEF

Portkosten:

tot 5 wenskaarten 14,- BEF

20 wenskaarten 25,- BEF

40 wenskaarten 50,- BEF

Magnifique carte de vœux

enveloppe comprise: 50,- BEF

Frais d'envoi:

jusqu'à 5 cartes 14,- BEF

20 cartes 25,- BEF

40 cartes 50,- BEF



*Beste en oprechte
wensen voor
Kerstdag en Nieuwjaar*

*Meilleurs vœux de
Noël et de Nouvel an.*

*Neptunus
P.B. 17 - Postende*

WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ALDERWEIRELDT E., Erefregatkapitein - WILRIJK
 BAERT H. - HASSELT
 BECQUAERT E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - BER-
 CHEM
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
 BLAUWET R. - ASSEBROEK
 BONNEWIJN F. - TERVUREN
 BORGHS B. Eerste Meester - BREDENE
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE
 COLLETTE J.M. Premier Maître Chef - OOSTENDE
 COURTENS F. Oppermeester - OOSTENDE
 DE CLOEDT J.J. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (Hre)-
 BRUXELLES
 DECORTE B. - OOSTENDE
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE
 DE KIMPE E. - RUPELMONDE
 DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R)- WATER-
 LOO
 DEMEULEMEESTER F. - ST. MICHIELS
 DEMEYERE J. Kapitein v.h. Vliegwezen (MAB) - STER-
 REBEEK
 DEMOULIN G. Capitaine de Frégate (R) - OVERIJSE
 DEMULDER A. - GENT
 DEROO J. - GENT
 DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE
 DESAEGER R. Capitaine de Frégate - BRUXELLES
 DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) - ANTWERPEN
 DE TREMMERIE G. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OU-
 DENBURG
 D'HAEYER H. - CONNEUX
 DHONDT A. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
 D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
 DIELS M. - EVERE
 DUGARDEIN H. - ZEEBRUGGE
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
 DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE
 ENEMAN S. - OOSTENDE
 FRANCKX M. Colonel (e.r.) - BRUXELLES
 FREYS Ch. Lieutenant Colonel d'Administration (e.r.) -
 OOSTENDE
 GELDOLF M. - HASSELT
 GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
 GRYSPEERT P. - BRUGGE
 HEILMAN Ch. - OOSTENDE
 HERTELEER W. Divisieadmiraal - OOSTENDE
 HESPEL A. - BRUXELLES
 HESSENS F. - ANTWERPEN
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT
 HOOGEWYS J. - BRUXELLES
 HOUZEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de 1re
 Cl. (Hre) - BINCHE
 INES N.V. - WILRIJK
 KEUTGEN A. Capitaine de Frégate (e.r.) - MESSANCY
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEBEGUE R. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LITIERE J. Fregatkapitein - GISTEL
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
 LUYTEN L. Ereluitenant-ter-zee 1e KL. - WILRIJK

MARINEVERBROEDERING ZM W.-VL. - OOSTENDE
 MASQUELIN D. - BRUXELLES
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MATTON R. Geneesheer-Kolonel (b.d.) - OOSTENDE
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWER-
 PEN
 MEULEMANS J. - GEEL
 MICHIELSENS M. Ere-Tweede Meester
 MORANDI M. - CHATELET
 MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXEL-
 LES
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM
 NAUDTS J. - OOSTAKKER
 NVOZMK - GEEL
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PHILIPPUS P. - ANDERLECHT
 PINTELON J. Korvetkapitein (R) - LENNIK
 PIRONGS P. - TONGEREN
 POULLET E. Vice-Admiraal (b.d.) - BRUGGE
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) -
 HALTINNE
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 REMY F. - LANEFFE
 ROGIER M. - BRUXELLES
 ROHDE & SCHWARZ BELGIUM - ZAVENTEM
 ROYAL YACHT CLUB de BRUXELLES - BRUXEL-
 LES
 SACRE A. Kwartiermeester (b.d.) - BEVEREN-WAAS
 SAUVAGE E. - BERCHEM
 SAUWEN J. - BRUXELLES
 SCHAUVLIEGE G. Oppermeester (b.d.) - MEISE
 SEBRECHTS M. Enseigne de Vaisseau - OOSTENDE
 SERGEANT J. - EEKLO
 STEVENS J. - KOKSIJDE
 STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL
 TENNECO BELGIUM N.V. - ANTWERPEN
 TERMOLLE P. - BINCHE
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THYS R. - EDEGEM
 TILKIN A. - BRUXELLES
 VAN BELLINGHEN - BRAINE L'ALLEUD
 VAN BOGAERT H. Kapitein Geneesheer - BREDENE
 VANDERWAL J. - OOSTENDE
 VAN ESSCHE R. - LONGEVILLE
 VAN EYLL B. - HASSELT
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl (R) - ANT-
 WERPEN
 VAN HECKE P. - KAPRIJKE
 VAN HECKE L. - VILVOORDE
 VANHEE H. - LEFFINGE
 VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE
 VAN DEN BULCK P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANT-
 WERPEN
 VAN DEN BLUCKE S. - EVERBERG
 VAN DER STAPPEN R. - KEERBERGEN
 VERSCHOORIS M. - BRUXELLES
 VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN
 VRIEND. GEPENSION. ZEEMACHT - OOSTENDE
 WARNAUTS P. Capitaine de Corvette - BRUGGE
 WAUTERS L. - HOESELT
 WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE

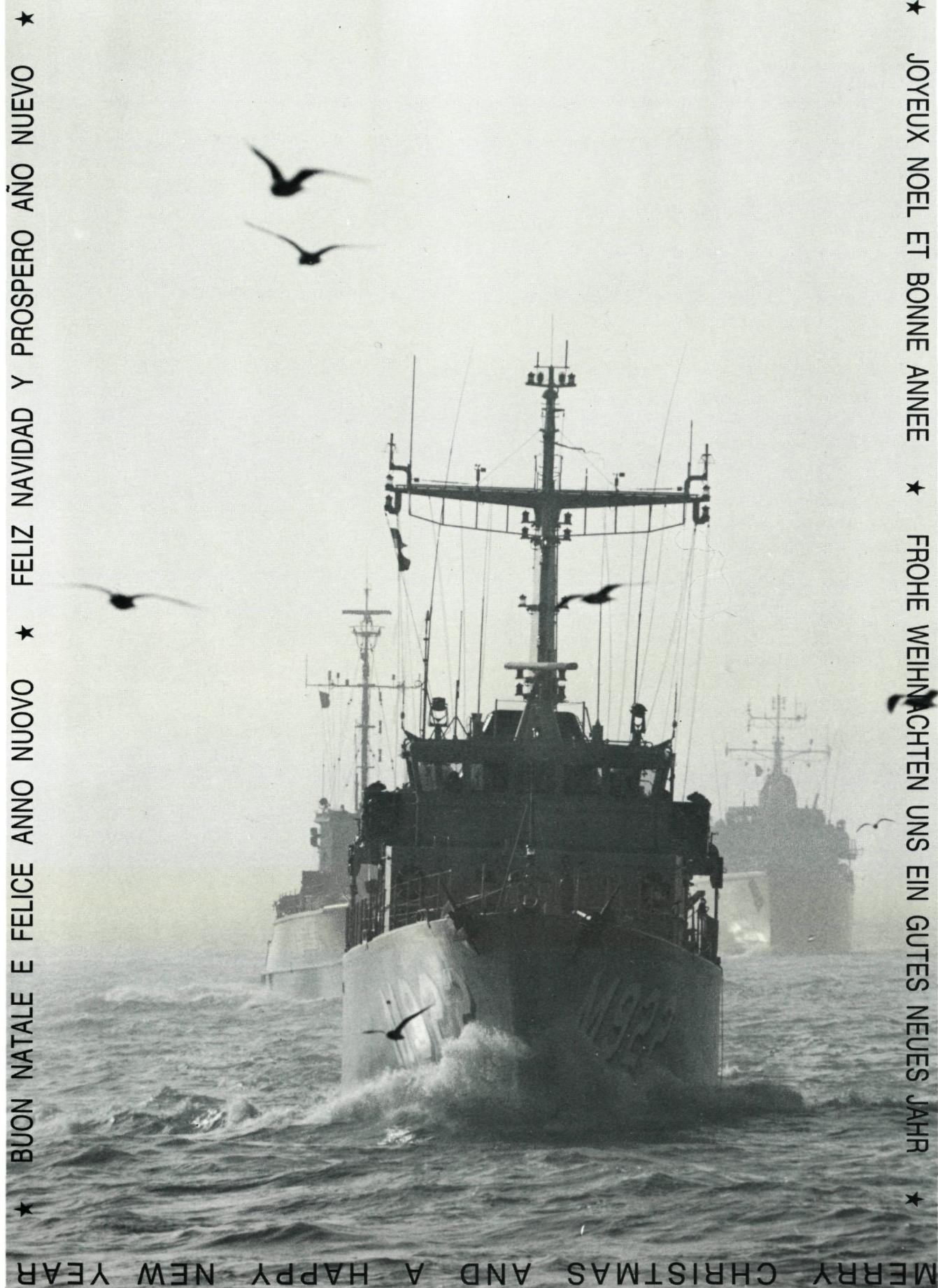
Afgesloten op datum van: 01 dec. 1993
 Clôturé à la date du: 01 déc. 1993

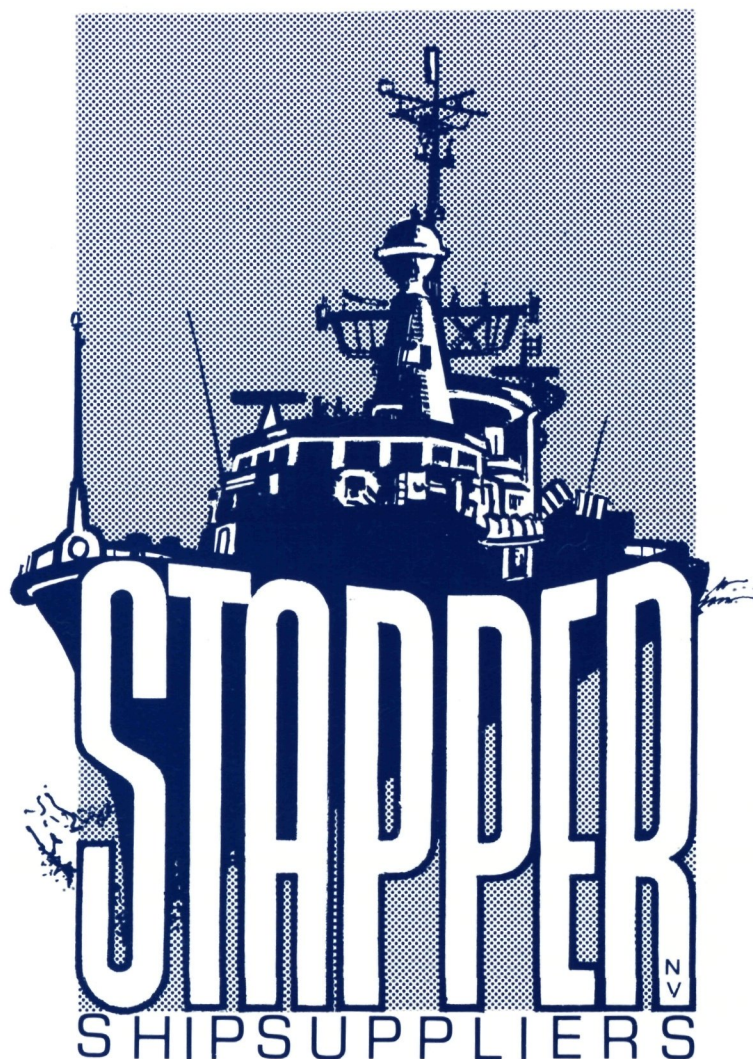
PRETTIGE KERSTDAGEN EN EEN GELUKKIG NIEUWJAAR

★ BUON NATALE E FELICE ANNO NUOVO ★ FELIZ NAVIDAD Y PROSPERO AÑO NUEVO ★

★ JOYEUX NOEL ET BONNE ANNEE ★ FROHE WEIHNACHTEN UNS EIN GUTES NEUES JAHR ★

MERRY CHRISTMAS AND A HAPPY NEW YEAR





STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 71 72